MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1944 JÚLIUS 15. (VII. ÉVF. 14. SZÁM)



Arado 196. német tengeri felderítő kötelék a Földközi-tenger partvonalának ellenőrzésében

ÁRA 1 PENGŐ



Német légiforgalom
25
ÉVE
JUNKERS
FORGALMI
GÉPEK
A VÍLÁGLÉGÍFORGALOM ÚTTÖRŐÍ



E HÁBORU KEZDETEKOR A FÖLD
23 ÁLLAMÁBAN REPÜLTEK
JUNKERS-FORGALMI GÉPEK
A német minőségi munka bizonyságai
mind az öt világrészben!



JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A.-G.

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT

MAGYAR SZÁRNYAK

RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN VII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM BUDAPEST, 1944 JÚLIUS 15



VITÉZ BÁNFALVY ISTVÁN

VEZÉRŐRNAGY

A M. KIR. HONVÉD LÉGIERŐK ÚJ PARANCSNOKA

VÁLTOZÁS A M. KIR. HONVÉD LÉGIERŐK VEZETÉSÉBEN

Vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy, a légierők új parancsnoka, 1926-ban mint vezérkari százados került a légierők kötelékébe. A fiatal vezérkari tisztet rövidesen kiképezték repülőgépvezetővé és repülőmegfigyelővé. Különböző csapat- és vezérkari beosztások után vitéz Háry László ezredes parancsnoksága alatt a háború elején a légierők vezérkari főnöke, majd az 1. repülőhadosztály parancsnoka volt. Innen került jelenlegi magas beosztásába. Vitéz Bánfalvy vezérőrnagy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnak már évek óta intézőbizottsági tagja és így a haderőnkívüli repülőkiképzésnek is egyik szakavatott irányítója.

Működése elé mind katonai, mind polgári körökben nagy bizalommal és várakozással tekintenek országszerte. A légierőkhöz intézett első napiparancsában a többi között a következőket közölte:

„Ma a nagy világégés 5. évében vagyunk. Hazánk súlyos megpróbáltatásoknak volt már eddig is kitéve és még súlyosabb jövő előtt állunk.

A történelem már számos ízben állította a magyarságot válságos helyzet elé. Sokszor tetézte a válságot a széthúzás, valamint a nem egyforma lelki beállítottság. De mihelyt sikerült a belső ellentéteket kiküszöbölni sikerült egyúttal a győzelmet is kivívni, amiként ezt a több mint ezeréves életünk a Kárpátok medencéjében igazolja.

Legyünk tisztában azzal, hogy most is csak a munka, az erők összefogása az egy irányban való haladás, az egyforma lelki beállítottság, a rendíthetetlen hit, az önbizalom, valamint a feltétlen bizalom a Legfelsőbb vezetés iránt menthet meg bennünket a pusztulástól.

Ma a Légierők igen tekintélyes része a határon innen és a határon túl utolérhetetlen hősiességgel harcol a magyarság jövőjéért és halmozza a fényt és dicsőséget a magyar repülők hírnevének. Számosan közülük fiatal életüket is feláldozták már a Hazáért. Áldott legyen az ő emlékük és minden elismerésem, dícséretem azoké, akik ma is az ellenséggel szembeni harcban róják le kötelességüket a Haza iránt.

Mindazok pedig, akiknek még nem adatott meg, vagy talán a jövőben sem fog megadatni a mód arra, hogy szolgálatukat az ellenség előtt teljesítsék, legyenek tisztában azzal, hogy bármennyire is fontos és elengedhetetlen az itthon dolgozók munkája, ez utóbbi nem hasonlítható össze azzal az áldozattal, amelyet hős bajtársaink napról-napra a számbelileg elképesztően túlsúlyban levő ellenséggel szemben vívott harcban hoznak.

A hősi halált halt, valamint a küzdő hős bajtársaink áldozatkészségére gondoljunk tehát mindig akkor, amikor úgy érezzük, hogy erőnk lankad és pihenni kellene.

A mostani időkben és a még elkövetkező rendkívül kritikus hónapokban ne legyen senkinek sem „hivatalos órája", amelynek leteltével gond nélkül hagyja el munkahelyét. Ha rendes békemunkában már helytálló volt az, hogy „amit ma megtehetsz, ne halaszd holnapra", akkor ennek fokozott mértékben való megszívlelése indokolt most.

A legsúlyosabb bűnt követi el ma az, aki saját egyéni érdekeit a szolgálat érdekei elé helyezi és aki az önző, kényelmi szempontjait fontosabbnak tartja a szolgálat érdekeinél.

Amilyen megértő tudok lenni és leszek is minden bajtársamnak egyéb ügyében, olyan könyörtelenül fogok lesujtani azokra, akik még mindig nem akarják tudomásul venni azt, hogy ma jobban, mint valaha dolgozni kell!

Dolgozni, dolgozni és újból dolgozni!

Ha ezt azután hittel és bizalommal tudjuk párosítani, hittel a végső győzelemben és bizalommal a vezetéssel szemben, akkor nem fog elmaradni az, amiért ma millió és millió magyar imádkozik:

A végső győzelem és ezzel a Haza megmentése. Adja Isten, hogy úgy legyen!"

A Kormányzó Úr Őfőméltósága **vitéz Magyarosy Sándor** altábornagyot a Légierők parancsnoksága és a Honvédelmi Minisztérium légügyi főcsoportfőnöki tiszte alól saját kérelmére felmentette. Utóda mindkét beosztásban: vitéz Bánfalvy István vezérőrnagy lett.

Vitéz Magyarosy Sándor altábornagy 1941. szeptember 19. óta vezette a Honvédelmi Minisztérium légügyi főcsoportját és 1943. augusztus 1. óta ő volt egyúttal a Légierők parancsnoka is. Vitéz Magyarosy altábornagy a jövőbe vetett rendíthetetlen hittel, széles perspektívával és nagy alkotási ösztönnel látta el munkakörét. Viszonylag rövid működése alatt minden tőle telhetőt elkövetett, hogy a m. kir. honvéd légierő mind számban, mind minőségben elérhesse azt a színvonalat, amelyet egyrészt az ország helyzete, másrészt a mai háború a korszerű honvéd haderőtől megkövetel.

Távozása alkalmával a következő parancsban búcsúzott a légierőktől:

„A Kormányzó Úr Őfőméltósága — Legfelsőbb Hadurunk kérésem meghallgatása után a légierő parancsnoki és a légügyi főcsoport főnöki teendők alól 1944. VII. 1-ével felmentett.

Nehéz szívvel búcsúzom Tőletek, de egyben hálával a sors iránt, amely megadta nekem azt, hogy katonapályám utolsó állomását veletek és köztetek élve és dolgozva tölthettem el Hazánk szolgálatában.

Első és legbensőbb búcsúszavaim azokhoz szólnak, kik szavaim nem hallhatják, e sorokat nem olvashatják — azokhoz a hős repülőbajtársakhoz, kik a legtöbbet, az életüket áldozták fel a harcban a Haza oltárán. Az ő emlékük az, amely engem veletek akkor is összeköt, amikor már kiváltam közületek.

Az ő önfeláldozó életük, hősi katonahaláluk dicsősége serkentsen mindnyájatokat arra, hogy azokat a nagy feladatokat, melyeket a háború a fiatal magyar légierő számára kiszab — leendő új parancsnokotok vezetése mellett továbbra is lankadatlan szorgalommal és akadályokat nem ismerő akarással megoldjátok, hogy ezzel is hozzájáruljatok szeretett Hazánk jobb és szebb jövőjének kialakításához.

Erre a munkátokra kérem a Mindenható áldását és ebben a munkátokban kisérjen benneteket mindvégig a katonaszerencse."

BAJTÁRSAK KÖZÖTT A KELETI ARCVONALON

Ujságírók frontlátogatása repülőinknél

A m. kir. légierők sajtó- és propagandaosztálya a Kárpátokon túl harcban álló magyar repülőalakulatok meglátogatására a vezető magyar lapok repülőujságíróit ötnapos frontlátogatásra hívta meg.

A Bisits Tibor alezredes vezetése alatt álló ujságírókülönítmény sorra látogatta a magyar közelfelderítő, bombázó, gyorsbombázó és vadászalakulatokat. Lapunkat a frontlátogatáson László István képviselte, aki mostani és következő számainkban képes riportokban számol be a Kárpátokon túl vitézül harcoló magyar repülők életéről és érdekfeszítő élményeiről.

*

Valahol túl a Kárpátokon, július hó.

Reggel még Budapesten, jobban mondva Budaörsön ittuk a főszerkesztőnk jóvoltából útipoggyászunkba került konyakot, déltájt már Galiciában, sokszáz kilométerrel arrébb kínálgatjuk a jófajta nedüt arcvonalszolgálatot teljesítő derék repülőinknek. Utólag sajnos, kiderült, hogy mind a töménységből, mind a szimfóniából keveset hoztunk.

Kilenc óra tájt emelkedett a levegőbe a 13 budapesti ujságírót a keleti frontra szállító derék ötvenkettes. Eleinte 500 méteren húztunk el a síkság fölött, Miskolc után 1000 méterre kapaszkodtunk, Ungvár táján már felhőtenger fölött vitt az út, amelyet csak imitt-amott szakított meg egy nyílás, amely lelátást biztosított az öreg anyaföldre, amely végtelen fenyvesek és keskeny folyóvölgyek formájában mutatkozott meg. A felhőtenger később teljesen összezárult, kétezer méteren zárt felhőzet fölött repült derék gépmadarunk hazánk keleti védőbástyája, a Kárpátok felé. Ugy 8000 méteren fantasztikus alakú cirruszok fátyolozták be a napot. Amerre szem ellát, a végtelen kék ég, alattunk a vakítóan fehér felhőtenger. Azon rohan hüséges kíséretként a Junkers-gép fekete árnyéka.

Kétórás repülés után szakadozni kezd a felhőtenger, újból végtelen erdők tűnnek fel, de most már kelet és délkelet felé vezető folyóvölgyek, később a nagyjából észak felé folyó San. Galiciában vagyunk! Przemysltől keletre húzunk el végeláthatatlan vörösfenyő és fehértörzsű nyírfaerdők fölött. Szinte súroljuk a fák koronáit, hiába, hadmüveleti területen vagyunk, kötelező az alacsonyrepülés.

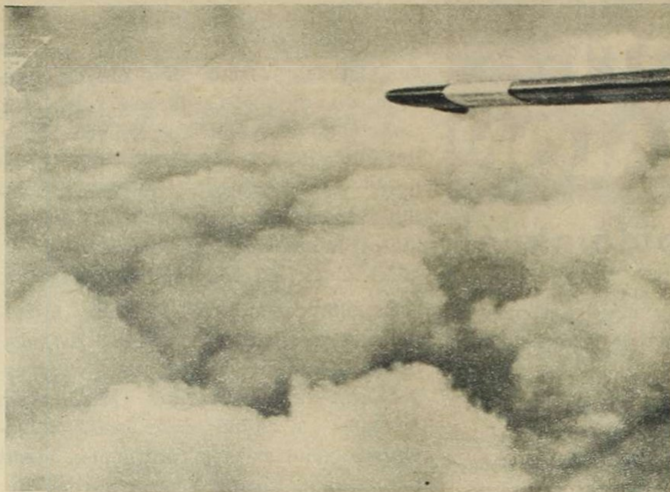
Repülőtér tűnik fel alattunk, leszállunk. A magyar repülődandár parancsnokának székhelyén vagyunk. Társasgépkocsi várakozik ránk. Mindnyájan érezzük: a repülődandár vendégei vagyunk. Vadász- és futárgépek között kanyarog a társasgépkocsi a repülőtér kijárata, majd távolból feltünedező kisváros felé, amelynek tornyai barátságosan integetnek. Balról elhagyjuk a városka építészeti remekmünek számító, patinás főterét és máris a tisztiétkezde épülete előtt vagyunk. Helyet foglalunk a tágas karosszékekben, várjuk a repülődandár parancsnokának, Szirmay Aladár vezérőrnagynak az érkezését. Bemutatkozás, néhány rövid üdvözlő szó. Szívből jövő, igazi, magyaros vendégszeretet: úgy érezzük, megint otthon vagyunk.

*

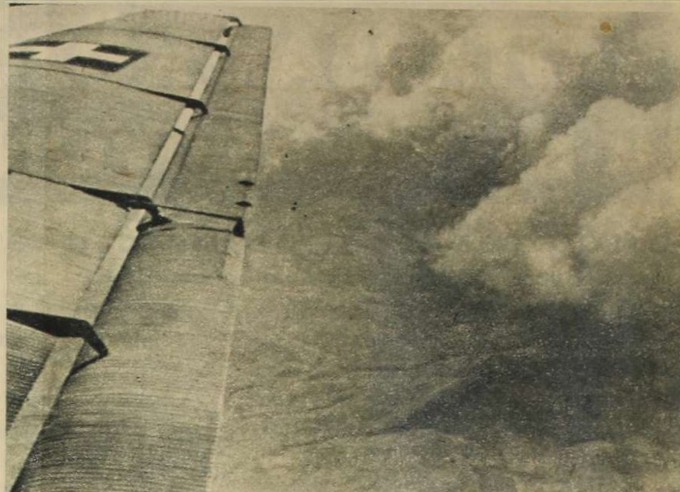
Szirmay Aladár vezérőrnagy „Valahol Galiciában“ fogadta a Magyar Szárnyak munkatársát, akinek igen érdekes, tömör tájékoztatást adott a



Egy magyar bombázószázadnál



Felhőtenger felett a Kárpátok felé



Túl a Kárpátokon...

keleti arcvonal időszerű repülővonatkozású kérdéseiről és a magyar repülők tevékenységéről.

Tájékoztatója elején ismertette a magyar repülődandár szervezetét, hangoztatva, hogy a magyar repülők egy német légiflotta keretében harcolnak és közvetlenül az egyik német repülőhadtestnek van alárendelve. A magyar repülődandár eddigi működésével a legfelsőbb vezetés legteljesebb elismerését vívta ki. A magyar repülődandár közelfelderítő, zuhanóbombázó és vadászalakulatokkal rendelkezik, amelyek mindegyike feladata magaslatán áll.

A vezérőrnagy tájékoztatója további során igen meleg szavakkal nyilatkozott a közelfelderítők alapos és pontos munkájáról, akik kora reggeltől késő estig, úgyszólván megszakítás nélkül, ellenséges terület felett vannak egyes gépeikkel. A magyar felderítők gyors és pontos munkáját igen nagyra értékeli a német hadvezetés is. A magyar közelfelderítők munkája igen nehéz, mert ott, ahol nagyobb ellenséges csapatok gyülekezéséről vagy felvonulásáról van szó és ahol felderítésre tulajdonképpen égetően szükség van, ott a könnyű, a közepes és a nehéz légvédelmi ágyúk sokasága tüzel a berepülő magyar gépkre.

A német repülőhadvezetés egyik legfőbb feladata az orosz utánpótlás, a csapatösszevonások és csapatszállítások légi felderítése. Orosz felderítésről úgyszólván alig lehet beszélni. Ami ezen a téren történik, az inkább távolsági felderítés, igen nagy, 8000—9000 méter magasságból.

A magyar zuhanóbombázók tevékenységéről szólva Szirmay Aladár vezérőrnagy hangoztatta, hogy a keleti arcvonalon úgyszólván kizárólag zuhanóbombázás folyik. A magyar kötelék JU 88. mintájú gépekkel kizárólag nappali bombázásokat végez. A találati valószínűség ilyen körülmények között igen nagy és a beérkező német jelentések mind azt mutatják, hogy a magyar



Szirmay vezérőrnagy nyilatkozik

bombázó feladata magaslatán áll.

A magyar vadászrepülők, akik Messerschmitt 109-es gépeken repülnek, szintén félelmetes ellenségei az orosz repülőknek. Vadászaink feladata legtöbbnyire saját bombázók kísérése és az úgynevezett szabad vadászat. A magyar vadászok is nagyszerűen harcolnak a keleti arcvonal légterében és eredményes munkájukat rendkívül sok légigyőzelem igazolja, amivel szemben mindössze néhány saját lelövés áll.

Az elmúlt tél visszavonulásában a keleti arcvonalon bevetett légierő igen fontos — ha nem döntő — szerephez jutott. A visszavonulás ütemét egészen különleges időjárási viszonyok szabták meg. A német és a velük szövetséges légierőket a rossz látás és a mélyen felázott repülőterek miatt úgyszólván alig lehetett bevetni. Az orosz előrenyomulást hetven százalékban a légierő tartotta fel és amikor az idő olyan volt, hogy repülni lehetett, az előnyomulás mingyárt lelassult.

Az orosz arcvonalon bevetett német légierő a nyugati arcvonalra történt átcsoportosítás miatt számbelileg ma talán megcsökkent, a számbeli fölényt azonban kiegyensúlyozza az a körülmény, hogy a német és a velük szövetséges repülőgépek sebességben, emelkedőképességben és tűzerőben felette állanak az orosz gépeknek, a pilótaanyag pedig összehasonlíthatatlanul jobb. Nem javít lényegesen az orosz aviatika helyzetén az a körülmény sem, hogy a Szovjet az utóbbi időben egyre több amerikai géphez jut. Az angolszászok természetesen azokat a gépeket engedik át az oroszoknak, amelyek a nyugati arcvonalon már elavultnak számítanak. (Airacobra, stb.)

Szirmay Aladár vezérőrnagy tájékoztatója végén szólott a magyar és német repülők között kialakult rendkívül bensőséges kapcsolatokról, a bajtársiasság különleges feladatok megoldásánál kifejezésre jutó valóban megkapó megnyilvánulásairól. Ezek a baráti kapcsolatok nemcsak a parancsnokságok közti érintkezésben nyilvánulnak meg, hanem az alakulatoknál is mind legénységi, mind pedig tiszti viszonylatban.

A magyar repülők szelleme és harcikészsége az elképzelhető legjobb. Óriási a versengés, amikor arról van szó, hogy





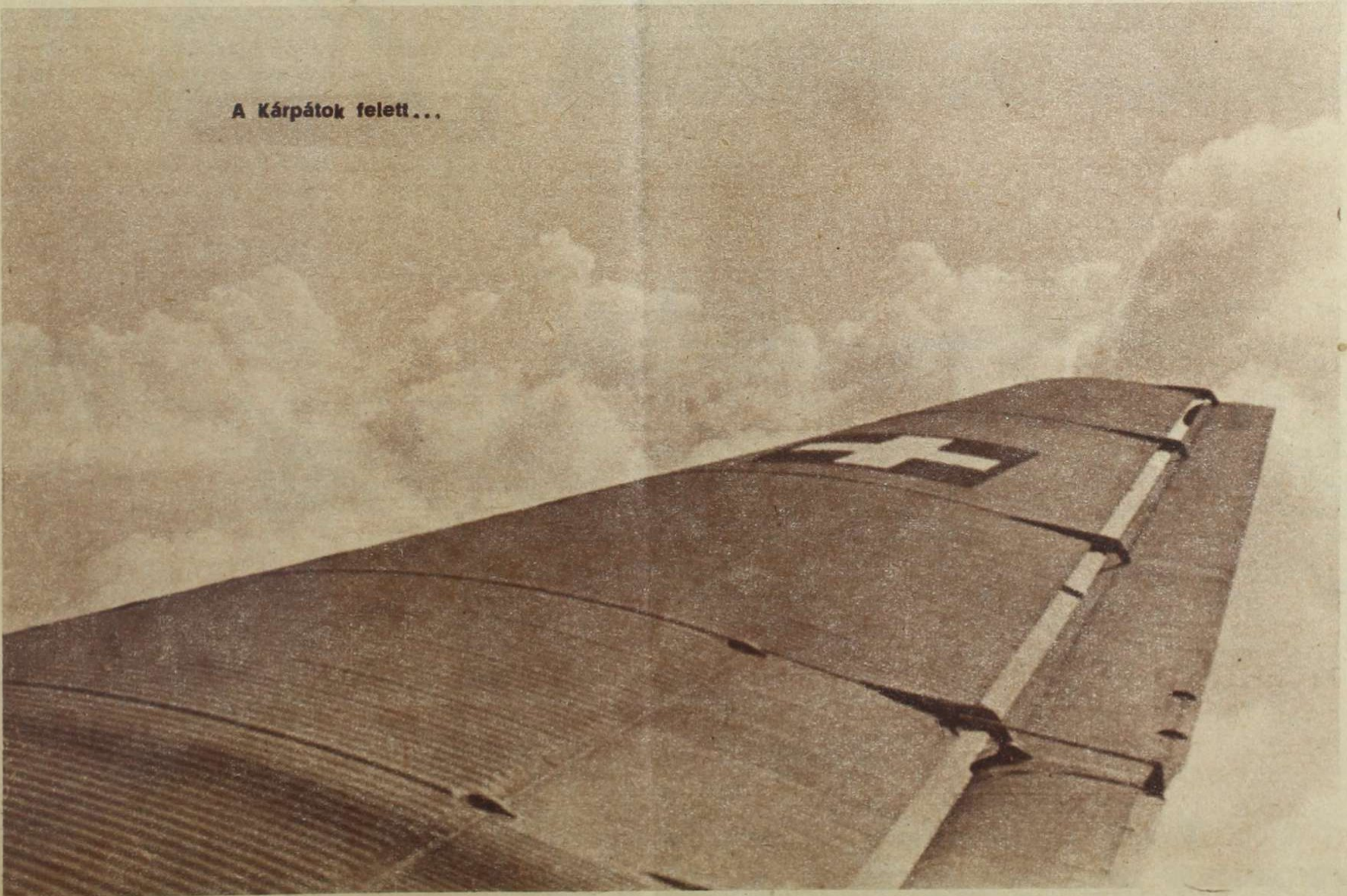
Készül a Magyar Szárnyak riportja

ki menjen bevetésre. A Szovjet-Unióban eltöltött idő megmutatta, hogy a magyar repülők nehéz körülmények között is harcolva, mindenütt becsülettel megállják a helyüket és mindenütt öregbítik a magyar repülők Európaszerte ismert tekintélyét.

*

Meggyőződés, fanatikus hit, a jó ügy iránti lelkesedés árad a vezérőrnagy minden szavából. Nyomban érzzük: tetőtől-talpig férfi, kemény katona, jó bajtárs, igazi magyar úr szól hozzánk. Mondatai mögött nagy távlatok nyilnak meg, fölényes katonai tudással szól a repülőstratégiai kérdésekről, őszinte szeretettel beszél katonáiról, repülőbajtársairól. Határozottság, keménység, igazságszeretet jellemzik ezt a vérbeli katonát, akiért — ezt a különböző repülőtereken tapasztaltuk — minden katonája szívből lelkesedik, akár szerelőről, akár hajózóról legyen is szó.

Szavait a győzelembe vetett feltétlen hit hatja át, tudjuk róla, hogy minden intézkedésében ez a cél lebeg szeme előtt. Ezt a fanatikus meggyőződését sugároztatja át minden katonájára, benne kell keresnünk nyitját annak, hogy a Kárpátokon túl harcoló magyar repülődandár elismert tényező barát és ellenség előtt egyaránt.

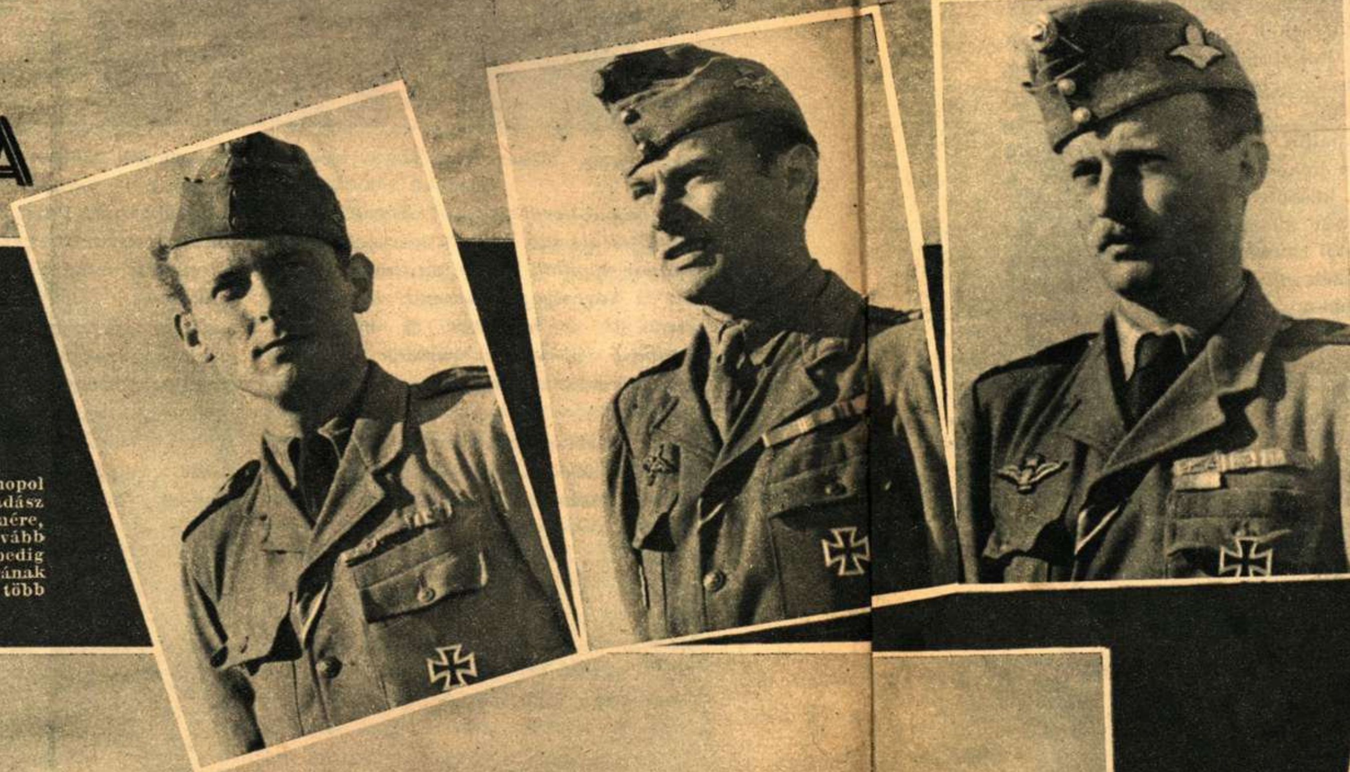


A Kárpátok felett...

A kitüntetés adományozása után a század díszmenetben vonul el magas elöljárója és a kitüntetettek előtt



BÁTRAK JUTALMA



Németh Endre zászlós parancsnoksága alatt Kasza István őrmester repülőgépvezetővel zuhanótámadást hajtottak végre Tarnopol pályaudvara ellen. A támadó magyar gépek a szovjet rendkívül erős légvédelmi tűzfüggönyén keresztül zuhantak a célra s az ott kirakásban levő szovjet szerelvényeket bombáikkal megsemmisítették, fedélzeti fegyvereikkel pedig a már kirakott csapatokat szétszórták. A támadás alatt és után kifejlődött heves légiharcban az ellenséges vadászokkal a harcot sikeresen vették fel s a magyar kötelék több súlyos találat ellenére is szerencsésen visszatért kiinduló repülőterére.

Kitüntetés adományozása a keleti fronton. Kasza István őrmester.

Kitüntetés adományozása a keleti fronton. Windauer István hadnagy Tarnopol ellen végrehajtott egyik támadásnál, amikor a köteléket több ellenséges vadász megtámadta, a túlerővel szemben felvette az egyenlőtlen harcot. Annak ellenére, hogy a légiharcban megsebesült, az ellenséges vadászok elleni harcot tovább folytatta, addig, míg személyzete két ellenséges vadászt lelőtt, a többit pedig hatásos tüzével a légtérből elűzte. Windauer hadnagy személyes bátorságának és kitartásának köszönhető, hogy egy magyar gép személyzetével együtt több találata ellenére is saját repülőtérre szállt le.

Edert ezredes, német összekötő tiszt, feltűzi az egyik vaskeresztet a kitüntetettnek

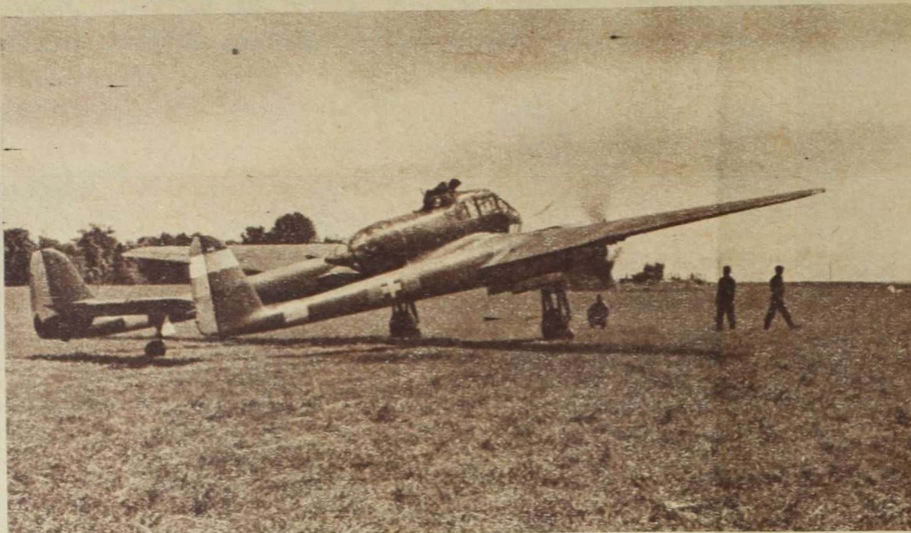




A magyar parancsnok után Edert német ezredes lép a század elé, hogy az elsőosztályú vaskereszteket az arra érdemeseknek kiossza



Szirmay Aladár vezérőrnagy, a [redacted] rep. dandár parancsnoka, Edert ezredessel, a dandárparancsnok mellé kirendelt összekötő tiszttel az ünnepségen



Még egy perc és felszáll a kéttörzsű közelfelderítő

KÉT HÓNAP ALATT 104 BEVETÉSEN

LÁSZLÓ ISTVÁN képes riportja

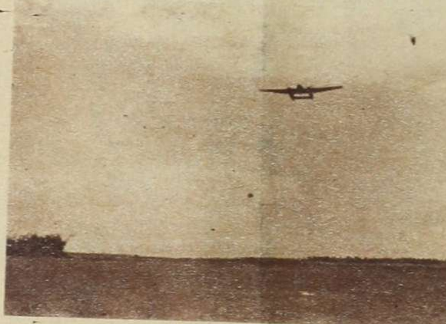
Valahol Galiciában, július hó

Festői környezetben, egy kis galiciai falu határában terül el a Szovjetunió ellen harcoló magyar repülődandár közelfelderítőszázadának repülőtere. Fiatal tölgyfaerdő mentén lapulnak a század kéttörzsű gépei, valamivel messzebb a parancsnoksági épület és a legénységi szállás simul a terephez. Kora reggeltől késő estig zúgnak itt az Argus-motorok és alig van napszak, hogy a század egyik vagy másik gépe ne járjon ellenséges terület fölött.

A felderítőkről általában kevés szó esik, az is elvétve. Mindenki természetesnek veszi, hogy a középső és a felső vezetés számára nélkülözhetetlen felderítési adatokkal, fényképekkel, sokórás ellenségfeletti repülés után visszatérnek. Feltűnés nélkül, csendben dolgoznak, róluk nem emlékezik különjelentésekben a hírszolgálat, mondjuk meg őszintén, hálátlan a szerepük. És mégis! Sokszor a vadászokon túltévő rámenősség, a bombázót árnyékba állító harcikedv és a csatarepülőt túlszárnyaló vakmerőség jellemzi a felderítőt.

Áldozatos munka a felderítés

Önmagára utalva, kitéve az ellenséges légvédelmi tűznek és vadászelhárításnak, repül be a felderítő messze-messze az ellenséges terület fölé. A felderítésen túlmenően — ha a helyzet úgy parancsolja — bombákat vet és szembeszáll a rájacsapó vadászokkal. Hideg ész, gyors elhatározóképesség és bátor szív kell ahhoz, hogy valakiből jó felderítő legyen. A földön küzdő haderő minden alakulata a felderítő jelentései alapján lendül támadásba, vagy rendezkedik be védelemre.



Hosszú útról érkezik meg az egyik gép

Nagy a becsülete a magyar közelfelderítőnek

A Focke Wulf mintájú, kéttörzsű gépeken repülő magyar közelfelderítők sokhónapos harctéri szolgálatuk alatt ezrekre menő fényképpel szolgálták a hadvezetést. Munkájuk gyors, pontos és megbízható. Nagy is a becsületük a magyar és a német hadvezetésnél egyaránt. Harci készségben, vállalkozókedvben nincsen hiány. Valóságos tülekedés folyik, ki menjen el bevetésre. Nagy vita esetén a századparancsnok dönt, talán mondanunk sem kell, a saját javára.

Látástól vakulásig folyik a felderítés

Még vaksötét az éj, amikor az első gép szerelői a tölgyfa- és fenyőgalyakkal körülfészkelt géphez botorkálnak, javában hunyorgat a hajnali csillag, amikor beugratják a két Argus-motort motorpróbára. A messzi keleten még alig pitymallik, amikor az első felderítő nekivág a kékesszürke égboltnak és a még csak később kelő nappal szembe-repülve, már ellenséges terület fölé ér. Lent a földi szürkeségben rőtvörösszínű torkolattüzek villannak fel, a repülőgépvezető jobban megmarkolja a szarvkormányt, a megfigyelőnek az a legnagyobb gondja, hogy az az üteg, amely reggeli üdvözletét felküldi a magyar gép felé, be van-e már jegyezve a részletes térképbe. A hátul helyetfoglaló lövész éberen figyeli a légteret, nem tűnik-e fel itt, vagy esetleg ott, egy, két, vagy ne adj Isten sok kis fekete pont, jeléül annak, hogy nyakunkban a vadászok.

Igy megy ez azután naphosszat.

Az árnyak újból hosszúra nyulnak, a nap már régen letűnt a nyugati látóhatár mögött, amikor a kelet felől el-



Erről az arcvonalszakaszról van szó

terpeszkedő alkonyból távoli motorzúgás hallik és nemsokára feltünik a kéttörzsű felderítő. Ugyszólván vaksötét van, mire begurul az utolsó közelfelderítőgép.

Igy megy ez nap mint nap. Bevetés után a tipuskocsihoz kerül a kazetta, a munkateremből a kiértékelő helyiségbe. Félóra mulva sor kerülhet a nedves kiértékelésre, két óra mulva készen van a száraz másolat s már viszi is a küldönc az illetékes parancsnoksághoz.

Semmi sem kerüli el a Kf. figyelmét

A közelfelderítő század parancsnoki szobája fasor mentén felállított deszkaházban van. Katonásan egyszerű, célirányos berendezés. A helyiséget tulajdonképpen egy hatalmas asztal uralja, rajta kifeszítve a nagykiterjedésű térkép, a keleti arcvonalnak az a szakasza, amely a magyar század felderítési sávjának számít. A sokféleszínű, különböző jelű berajzolás mutatja, hogy a magyar fiuk szemét a legkisebb részlet sem kerüli el. Be van itt jegyezve minden, a faluban rejtőző páncélos alakulattól kezdve a jólálcázott légvédelmi ütegig.

120 óra az ellenség fölött

Arra a kérdésünkre, ki volt a század tagjai közül a legtöbb bevetésen, ezt a választ kaptuk: Természetesen a századparancsnok, aki minden bevetési vitát azzal old meg és úgy tesz a két fél között igazságot, hogy harmadiknak, sajátmaga megy az ellenség fölé.

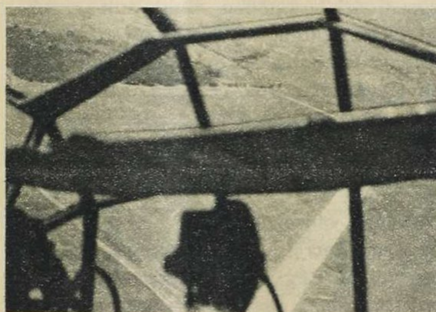
Rövidesen alkalmunk nyílott, hogy elbeszélgessünk a század parancsnokával, Frauenhoffer József századossal. A napsütötte arcú, jóhumorú századosról a beszélgetést megelőzően még megtudjuk, hogy két hónapja teljesít arcvonalszolgálatot és ezalatt az idő alatt 104 bevetésen résztvéve, 165 órát töltött a levegőben, amiből legalább 120 óra ellenség fölötti repülés volt. Az alakulathoz érkező új parancsnok mindjárt az első napon 9 órát repült és négy bevetésre indult.



Rendben a jobb motor is

15 ízben szemben a vadászokkal

Arra a kérdésünkre, mi a sikeres repüléseinek a titka, elmondja, hogy a felderítési munkán túlmenően igen nagy figyelmet szentel a légkör tanulmányozásának, mert a viszonylag kis sebességü és nem nagy tüzerőt képviselő közelfelderítő gépben nem „népünnepély"-szerű a hangulat, ha egymásután csapnak rá a vadászok. Lényeges, hogy az ellenséges gépet először vegyük észre, aztán le a földre. Felhőbe csak akkor húzunk bele, ha igen alacsony a felhőalap.



Irány: az ellenség

— Az eddigi bevetéseim során 15 ízben találkoztunk vadászokkal, volt úgy is, hogy egyszerre 8 szovjet vadász szakadt a nyakunkba.

— Mit csináltok, ha egyszere ennyi ellenféllel kerültök szembe? — tesszük fel a kérdést.

— A fedélzeten mindenekelőtt kitör a pánik.

A „pánik" szónak a százados elbeszélésében természetesen nem vakrémület jellege van, éppen ellenkezően, teljes harcikészséget, céltudatosságot és határozottságot jelent.

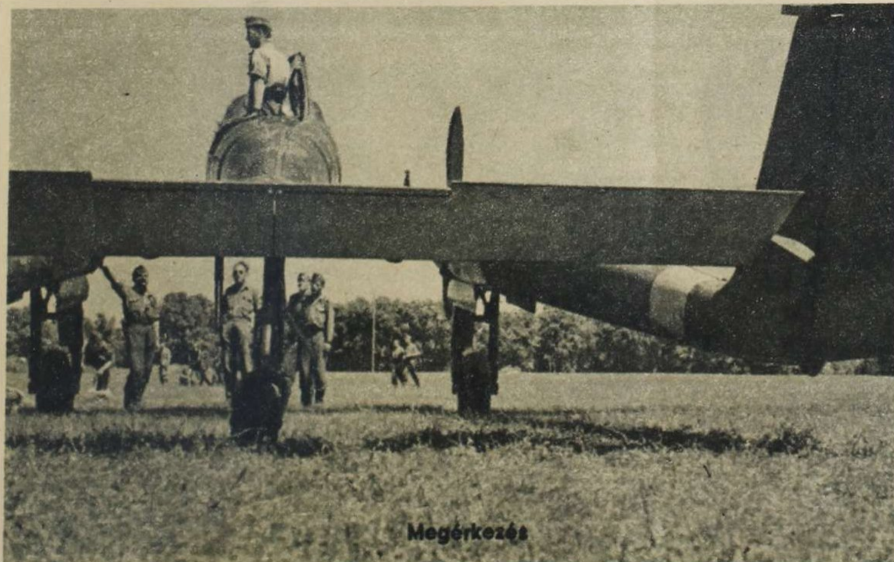
— Mindenki a tüzfegyveréhez rohan, oszt lövünk, ahogy csak lehet. Idegesíti ám a vadászt a viszalődözés, félti a motorját és — legalább is eddig úgy láttam — örül, ha elporolhat.

— Legtöbbször azonban úgyússzuk meg a dolgot, hogy földközelben igyekszünk hazafelé az értékes felderítési anyaggal. Nincsen ebben semmi szégyelnivaló, sőt ez az egyedüli helyes, mert elvégre nem a harc a felderítő feladata, parancsa van rá, hogyha egy mód van rá, akkor kerülje.

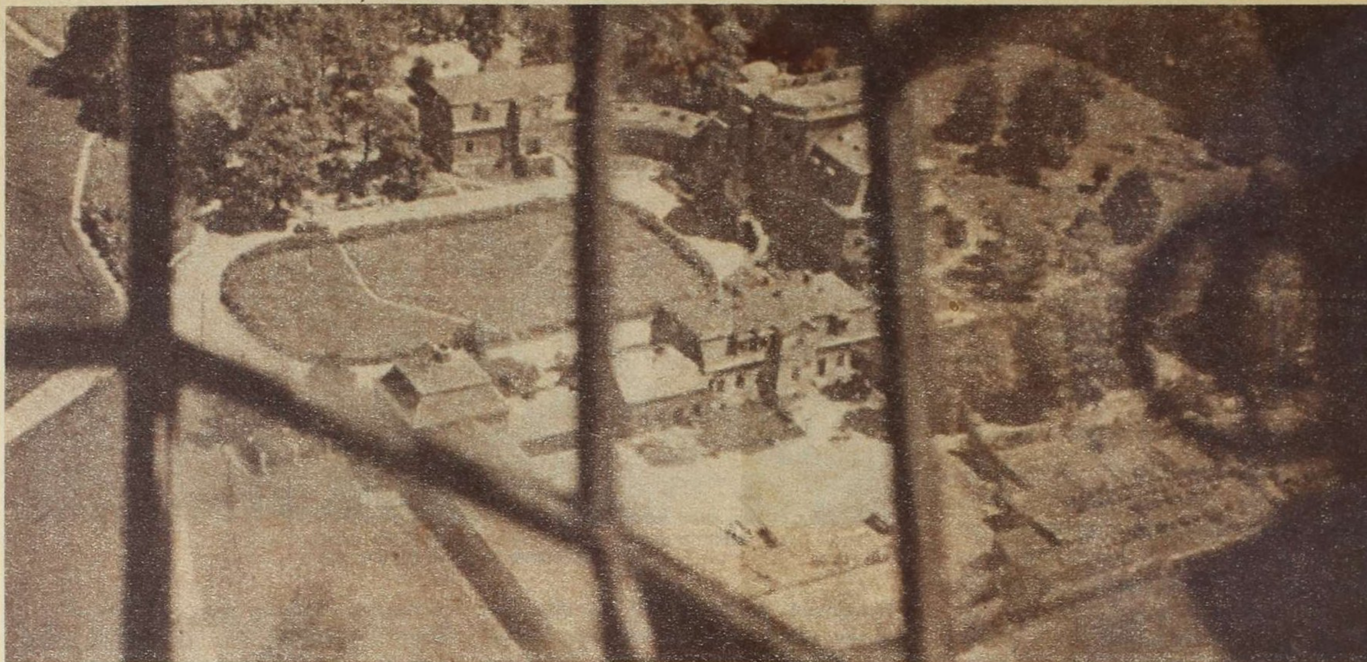
Neki van igaza, — gondoljuk és a századparancsnoki gép megfigyelőjéhez, Balogh János főhadnagyhoz fordulva, megkérdezzük, volt-e sok ellenségfeletti repülése során valami érdekes élménye.

A megfigyelő élményei

— Akadni akadt, — hangzik a válasz. Egyszer Kolomea és Delatyn térségében páncélosok búvóhelyét kellett



Megérkezés



Még egy búcsúpillantás a repülőtér melletti kastélyra



felderítenünk. Szemünket csudamód megerőltetve, sikerült is 17 szovjet páncélost találnunk. A jelentést hazavive, újbóli bevetésre indultunk a felderített páncélosok melletti légtérbe. Velünk úgyszólván egyidőben elindultak a német csatarepülők is, akik azután elkapták a szovjet tankokat. Mondhatom, pokoli látványban volt részünk. Pillanatok alatt egész csomó kilőtt páncélos hevert szanaszét.

A lövész feladata

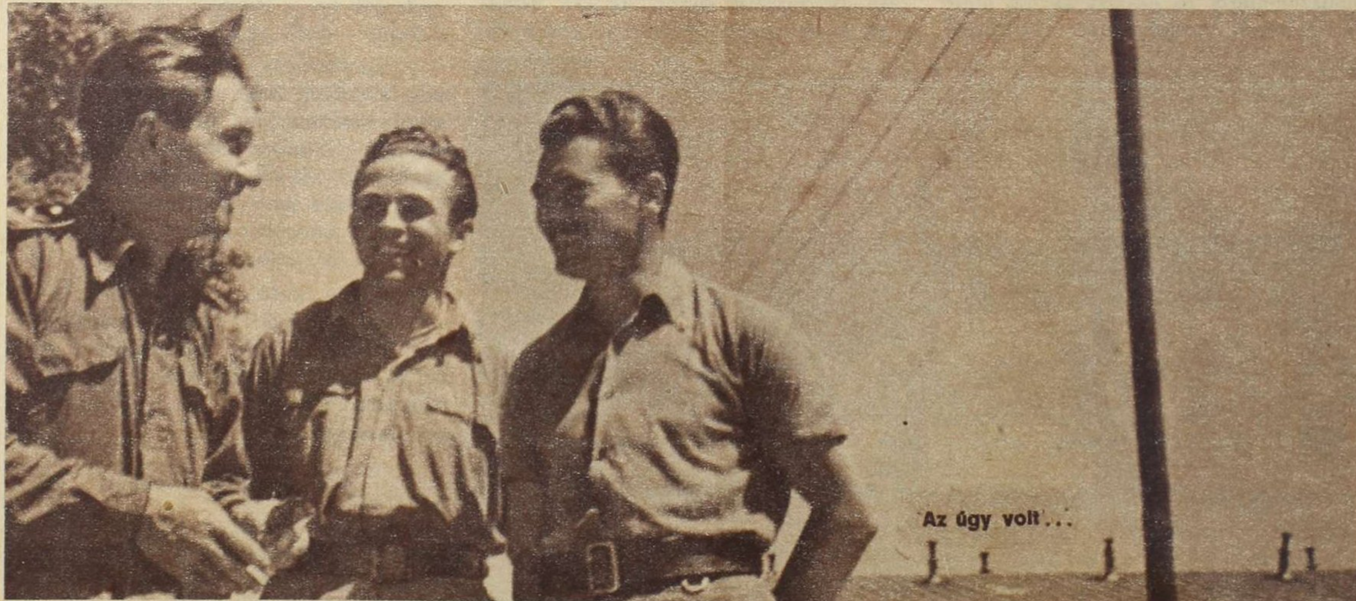
Röviden elbeszélgettünk Mátyus János őrmesterrel, a parancsnoki gép lövészével is. Régi repülő, harcedzett bajtárs. Nem egy szovjet vadászrepülőnek nézett a szeme közé, sőt mi több, alaposan oda is durrantott. Arra a kérdésünkre, miben látja a lövész legfőbb szerepét, röviden csak azt mondja:

— Ha jön az ellenség, ráültetem a tüskés körcélgömbre és tüzelek, amíg csak bent van a célban. Ez az egész.

Három ember harcközössége

Igy beszél a közelfelderítőszázad parancsnoki gépének a legénysége. Magátólértetődően, sallangmentesen, őszintén. De ilyen ám a század valamenynyi gépének a legénysége. Repülőgépvezető, megfigyelő és szerelő életre-halálra szóló közösséget alkot a nagyszerű látást biztosító Focke Wulf közelfelderítő nem éppen tágas, üvegezett törzsében.

Tudják ezek a fiuk, hogy pontos, lelkiismeretes és gyors felderítő munkájuktól nem kis mértékben függ a földön küzdő bajtárs harcisikere és élete, az otthon nyugalma és boldogsága.



Az úgy volt . . .



Az ezüstlakodalmas pár a templom előtt



Az ünneplő barátok a fehér asztalnál

Egy „öreg sas" házassági jubileumán

Beszélgetés UJVÁRY LÁSZLÓ rep. századossal

Huszonöt év nagy idő még a soha meg nem öregedő sasok életében is. Ilyen soha meg nem öregedő, örök fiatal sas Ujváry László százados is. Ahogy itt ülök vele szemben virágos, gyönyörű mátyásföldi villája kertjében és elnézem fiatalos mozgását, töretlen frisseségét, nem is tartom olyan tréfásnak az egyik érkező rokon megjegyzését:

— Innen indul a menet, vagy a lányos háztól?

Ujváry László századosnak csak a haja fehér, alakja, mozgása, mint a harmincasoké. Pedig ötven felé kell, hogy járjon, ha ma üli huszonötéves házassági jubileumát. Két fia van, mindkettő repülő. Az egyik zászlós, a másik hadapród őrmester. Az Ujváry név tehát nem tűnik el a repülőévkönyvekből. Nagy kár és sokáig érezhető hiányt jelentene egy ilyen patinás név kiesése. Beszélgetésünk során ugyanis olyan események elevenedtek fel, amilyenekkel csak nagyon kevés repülő dicsekedhet.

A ház népe templomi áldásra készülődik, nincs sok időnk a beszélgetésre. Két pohár hűsítő mellett azonban rövid idő alatt is sokat végezhetünk. Megkérdezem mindjárt, hogy mikor ült a százados úr először repülőgépen? Pontosan tudja a dátumot:

— 1916 november 5-én Szegeden. Ott kezdték meg katonai kiképeztetésemet. Az első gépbeülésem egyben az első vakrepülésem is volt — jegyzi meg mosolyogva. Észreveszi, hogy nem értem a dolgot, mire készséggel megmagyarázza:

— Oktatóm beültetett a gépbe és kiadta a parancsot, hogy végezzek próbagurulást. El is indultam, de a sűrű ködben nem találtam vissza. A szerelők jöttek ki értem, ők vezettek vissza kiindulási helyemre. Ez volt a kezdet. A folytatás azonban már sokkal simábban ment. Megkaptam az akkor előírt összes kiképzési fokozatokat és nyolcszáz felszállással a „zsebemben" kerültem ki a frontra, mint vadászpilóta. Itt először az ötvenkilencedik század felállításában, megszervezésében vettem részt. Ennek a századnak a távolfelderítés volt a feladata 80—100 kilométerrel az első vonalak mögött. Mielőtt azonban a század megkezdte volna működését, engem a Háry vadászszázadhoz vezényeltek. Itt átvettem az egyik raj parancsnokságát, a tulajdonképpeni helyzet azonban az volt, hogy összesen hét géppel rendelkeztünk. Egy raj állományába az akkori szervezés szerint hat kisérő és egy vezérgép tartozott. A bevetéseken tehát hol Háry kapitány úr, hol pedig én voltunk a parancsnokok. Vadász század voltunk és legfontosabb feladatunk a felderítő gépek biztositása volt.

Ujváry László tartalékos repülő százados itt elgondolkozik egy kicsit. Látszik, hogy akkori emlékeit eleveniti fel. Kihasználom az alkalmat és megkérdezem, hogy az első világháborúban hány légiharcban vett részt? Ezen sem kell sokat gondolkoznia:

— Huszonegy légiharcom volt, öt légigyőzelemmel. További két légigyőzelmet értem el az ellenforradalom alatt. Kettőn pedig, mint megfigyelő vettem részt. Ez összesen tehát kilenc.

Hogy így sorjában terítékre kerülnek a régi események, megkérdezem, hogy miben látja ő, az első világháború vadászrepülője az akkori és a mostani légiharcok közötti különbséget?

— A lényeg most is ugyanaz, mint akkor volt. A harcmodorban azonban már van némi változás. A mi lassú gépeinkkel 15—20 perces, sőt félórás, örökösen fordulózó légiharcokat vívtunk. Ez ma már a nagysebességű gépek mellett ilyen formában lehetetlen. A mai vadász főleg rácsapásokkal dolgozik. Ezeket a rácsapásokat ismétli meg mindaddig, míg kedve tartja. A mi légiharcaink legtöbbször üzemanyag hiány miatt szakadtak félbe, vagy az egyik gép lelövésével végződtek.

A virágos, hangulatos villában egyre nagyobb a forgalom. Az ünnepélyességnek és feszélyezettségnek azonban nyoma sincs. Minden mozdulat természetes, otthonias. Közben beszélgetésünket is meg kell szakitanunk, mert az ünnepi vacsorához néhány feltétlenül fontos kelléket kell átszállítani a tennisz klubházba. A tennisz klubnak ugyanis Ujváry százados az elnöke és egyben legrégibb tagja. Egészen természetes, hogy maga vezeti a gépkocsit. Csak néhány perc az egész, azután folytatjuk ott, ahol abbahagytuk:

— Az összeomlás óta hol teljesített százados úr szolgálatot?

— 1923-ig a Mefort-nál, azután a Junkers művekhez kerültem, mint pilóta. Onnan Franciaországba mentem és 1939-ig az Air France-nál teljesítettem szolgálatot. 1939 januárjában jöttem haza. Három évig a Malert-nál voltam, azóta pedig ismét katona vagyok — mutat mosolyogva egyenruhájára. Mellén sok magyar kitüntetés mellett ott díszlik a mostani világháború másodosztályú német vaskeresztje is.

A vendégek egyre érkeznek, de azért megkérdezem még, hogy hány repülő órája van és mennyi a légikilométereinek száma?

Ujváry százados erre a kérdésre is pontos adatokkal válaszol:

— A kilencezredik repülőórához közeledem. A kilométereim száma pedig légiforgalomban egy és félmillió, harci gépen pedig körülbelül kétszázezer. Összesen tehát egymillió és hétszázezer kilométer.

Egy pillanatra utána számolok és megállapítom, hogy ez a kilométerszám annyit jelent, mint ha negyvenkétszer repülte volna körül a földet az egyenlítő felett.

— Ezalatt a majdnem harmincéves repülő mult alatt melyik gépet szerette meg legjobban százados úr?

— Erre nehéz válaszolnom, mert mindegyiket szerettem, amelyikkel repülni lehetett. A legjobban bevált utasszállító gépek azért talán mégis a francia Potez 62-es és a német Ju. 52-es. Ezen az utóbbin teljesítek szolgálatot jelenleg is.

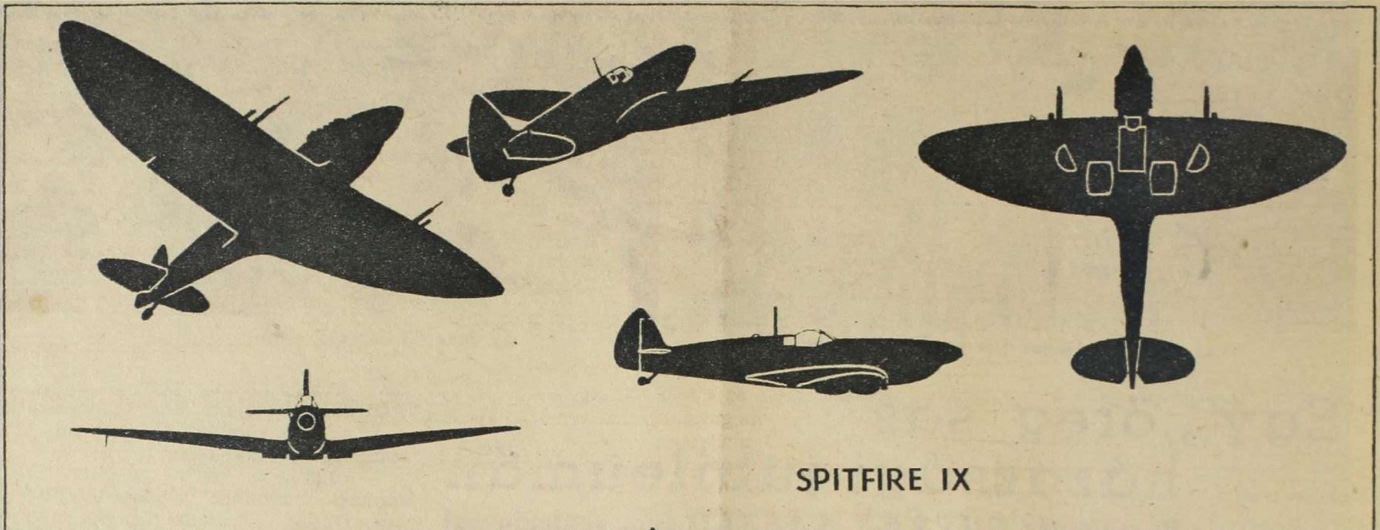
Beszélgetésünk végetér. Indulni kell. A villa ajtajában elegáns, magyarruhás hölgy jelenik meg. Olyan fiatalos ő is, mint férje. Az elmult légitámadások izgalmainak még a nyomát sem fedezhetjük fel egyikőjükön sem. Olyan fiatalok és boldogok, mintha most indulnának először az oltár elé.

A templomi áldás után a barátok és bajtársak tömege vette körül szeretetével mindkettőjüket s a tennisz klubházban rendezett vacsora alatt egyik felköszöntő a másik után hangzott el az igen nagy közkedveltségnek örvendő Ujváry százados és felesége üdvözlésére.

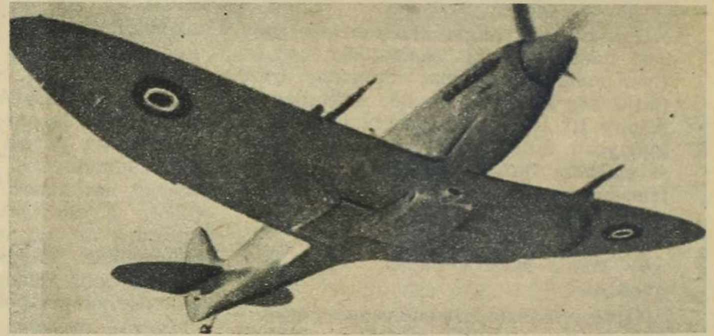
Igy él, így gondolkozik és így ünnepel a magyar repülés egyik legtapasztaltabb, legeredményesebb katonája, vagy ahogy ő mondotta: Igy ünnepli házassági jubileumát egy — öreg sas.

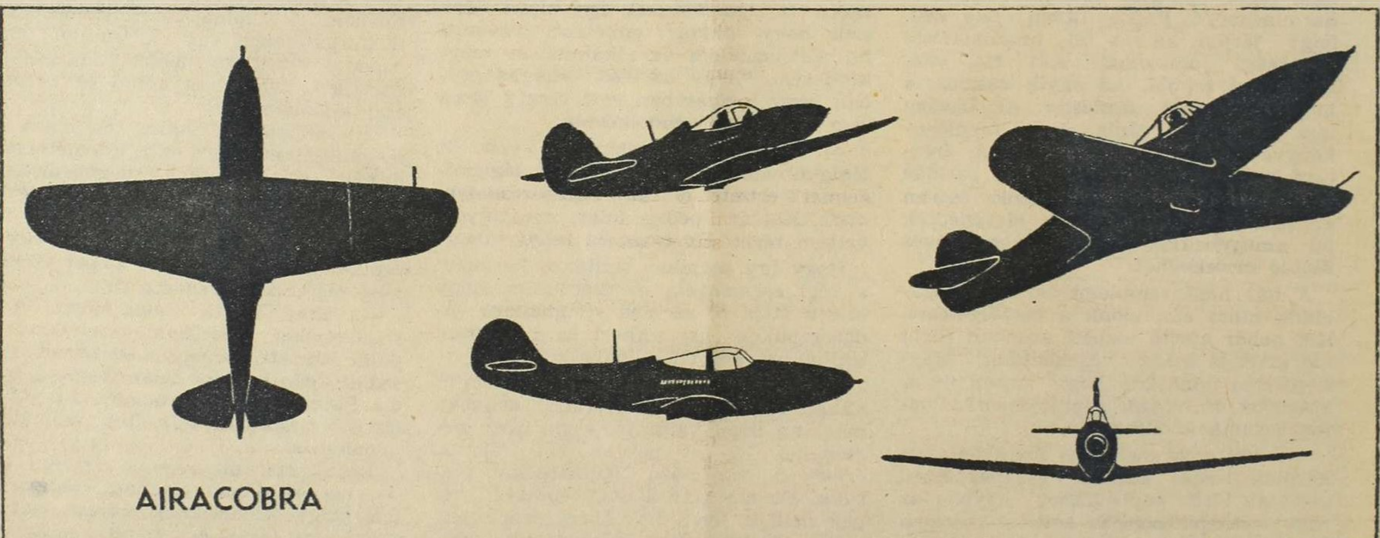
gyulai Jankovits Ferenc

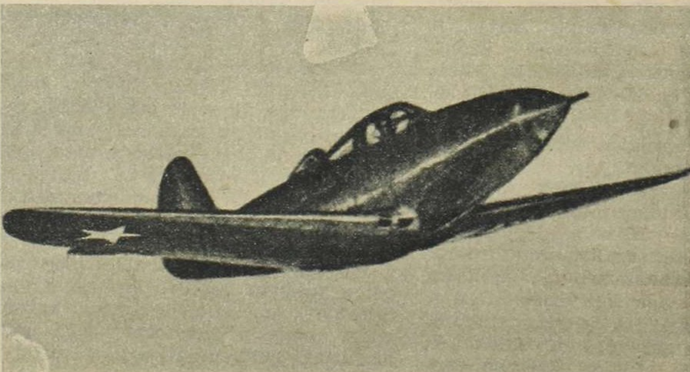
A FIGYELŐKNEK: KÉT VADÁSZGÉP



Spitfire IX. Az angolok ismert védő vadászgépe és vadászbombázója. A Spitfire előző válfajaitól (Spitfire I, III., V—B) elsősorban az új Rolls Royce Merlin 61 motorban különbözik. Ez a korszerű hajtómű kétlépcsős, kétfokozatú, hűtött sürítővel dolgozik és teljes teljesítményét 12.000 méter magasságig tartja. Az új motor elhelyezésére a gép törzsét kissé meghosszabbították. További változások a gépen az új kisellenállású pilótaülés és a szárny mellső élének módosított görbülete. A gép felismerését nagyban megkönnyiti a két szárny alatt elhelyezett két radiátor. A Spitfire IX. fegyverzete két 20 mm-es gépágyú és négy drb 7.7 mm-es géppuska a szárnyban. Megvan a lehetőség arra is, hogy további két gépágyút építsenek a szárnyba. A hatótávolság meghosszabbítására áramvonalas póttank függeszthető a törzs alá. A gép legnagyobb sebessége kb. 650 km/óra.







Airacobra (P—39) az amerikaiak ismert együléses vadászgépe, amelyből a keleti arcvonalra is szállítottak. Vadászaink számos légigyőzelmet arattak ilyen mintájú gépek felett. A gép szokatlan felépítésének oka a pilótaülés mögött elhelyezett motor és az orrkerekes futómű, ami a gép aerodinamikai szempontból különösen kedvező kialakítását tett lehetővé. A beépített 1150 lóerős Allison-motor teljesítménye csupán 4500 méterig ad kielégítő sebességet és emelkedést a gépnek, bár egy újabb, javított változata jobb magassági motorral készült. A gép legnagyobb sebessége körülbelül 590 km/óra, fegyverzete egy 20 mm-es vagy három 7 mm-es gépágyú két 12.7 mm-es és négy 7.7 mm-es géppuskája van. A gép felismerését nagyban megkönnyíti igen hosszú orra, az áramvonalazott ülésborítás mögött elhelyezett légszívómotorok és a törzs enyhe görbületű alsó vonala. A szárnyak trapézalakúak, lekerekítéssel, az irányművek szintén lekerekítettek.

SZEMBESZÁLLUNK A LÉGIVESZÉLLYEL

A LÉGO KÖZLÉSEK HELYES ÉRTÉKELÉSE

Lapunk a közelmultban több alapvető cikkben foglalkozott a légitámadások különösen minket érdeklő tudnivalóival, elsősorban azzal a célzattal, hogy a légitámadások lebonyolódásában éppenséggel nem járatos nagyközönség is tisztábban lásson ezekben a mindnyájunk érdekeit érintő kérdésekben. Könnyebben és nyugodtabban készülhetünk fel, ha tisztán látjuk a támadás eshetőségeit, a várható veszélyt.

Még ma, számos kisebb-nagyobb légitámadás után is vannak olyanok, akik az ország legtávolabbi körzetére elrendelt légiveszély vagy zavarórepülés hallatára, sőt csupán a rádióadás megszüntének puszta hírére kétségbeesetten szedelődzködnek, holmijuk késedelem nélkül való mentésébe fognak és gyakran már éppen a vitrin megmaradt „műkincseinek" leszállítása közben értesülnek a veszély megszüntéről, mire ismét elkezdődik — ezúttal visszafelé — a hurcolkodás. Nyilvánvaló, hogy ezek az ellenségnek többet használnak, mint maguknak, hiszen nem csupán teljesen felesleges és hiábavaló munkát végeztek, hanem egyúttal más, a nemzet háborús erőfeszítése szempontjából bizonyára értékesebb munkaórákat juttattak az ebek harmincadjára. Nem kell egyéb, mint hogy a másfél óra tartamú műsoradásszüneteltetés vagy zavarórepülés alatt az ország területén [redacted] ember ne tegyen semmit, illetve ne a munkájával foglalkozzék és máris [redacted] vadászrepülőgép gyártására elegendő munka ment veszendőbe. Az ellenség céljai között nem csupán az anyagi rombolás, de az erkölcsi, szellemi ellenállóerők megtörése, a pánikkeltés is szerepel és minden ilyen tervszerűtlen és oktalan cselekedet önkénytelenül is az ellenséget segíti. Ugyanígy túlbuzgó pánikkeltésnek minősítheti, mikor este negyedtízkor az ország legtávolabb eső körzetére közölt zavarórepüléskor Budapesten a légo házparancsnok elsötétítteti a lakásokat. Ennek sok értelme nincs, mert a valahol Gyergyó, Beszterce vagy Rahó felett haladó gép a csökkentett világításból a késő alkonyati szürkületben, no meg a földgolyó alkalmas görbülete következtében legjobb igyekezete ellenére sem láthat meg semmit.

Mai légorendeleteink a légiveszély egyes fokozatainak megfelelően csaknem maradéktalanul tartalmaznak intézkedést vagy tanácsot és ezek az intézkedések a tapasztalatok leszűréséből, a nálunk és külföldön szerzett tapasztalatok megbízható és kritikai kiértékeléséből születtek. Felesleges tehát, hogy a pápánál is pápábbak legyünk, a légoltalmi vonatkozású dolgokat bízzuk nyugodtan azokra a kiváló szakemberekre, akiknek hivatása az ezzel való foglalkozás.

A rádió légiveszélyközlései ne keltsenek senkiben nyugtalansági érzetet. Ellenkezőleg: *ezek a jelzések biztositanak minket arról, hogy a légvédelmi vezetés állandóan rajta tartja kezét az ellenséges légitámadás ütőerén:* semmilyen részlet nem kerüli el az illetékes szervek figyelmét. A légiháború elmult három, minket is közelebbről érintő hónapjában meglehetősen tiszta képet szerezhettünk magunknak a támadások alakulásáról, ma már lehet a gondolkodó embernek akkora „légiháborús tapasztalata", hogy a légiveszélyek közlési alakjából arra is következtethessen, vajjon előreláthatólag kell-e óvóhelyre menni, érdemes-e készülődni?

A helyes megitélés a legfontosabb minden veszély értékelésénél. Legénykedésnek, semmibevevésnek helye nincs: a helyzetet a lehetőséghez képest tisztán kell látni és ennek nyomán a szükséges előkészületeket — ha kell — megtenni.

Honnan érhet minket támadás?

Nyugati szomszédunk a német birodalom, szövetségesünk. Innen tehát támadásra nem számíthatunk, mert valószínűtlen, hogy az esetleg Angliából a dunai térség fölé elkalandozott angolszász gépek hozzánk is eljussanak és főleg még bombaterhet is hozzanak magukkal.

Támadásokat várhatunk délről és északkeletről. Minden olyan repülés, amely nem ezt az útvonalat követi, minden valószínüség szerint zavaró jellegü vagy egy szomszédos állam felségterülete ellen lejátszódott légitámadás kisérőjelensége.

Délről az olasz félszigeten állomásozó angolszász bombázókötelékek intézik támadásaikat a Duna-medence területe ellen. Ezek a gépek a Bari, Brindisi, Foggia, Orbetello, stb. támaszpontokról indulnak és a horvát partvidék átrepülése után Szerbia és Horvátország, elsősorban Kelet- és Közép-Horvátország légterében igyekszenek felénk.

Északkeletről a szovjetorosz légihaderő gépei és újabban a keleti amerikai légierők bombázóerői intézhetnek támadásokat az ország területe ellen, illetve ezek támadási vagy átrepülési útvonalába eshetik bele hazánk.

Az ismertetett területek támaszpontjain állomásozó ellenséges erők nagyságára vonatkozólag pontos adatokat nem közölhetünk. Számolhatunk azonban a következő támadási lehetőségekkel:

Délről: *a)* nappali zavarórepülések angol-amerikai gépekkel,
b) nappali bombatámadások amerikai bombázókkal,
c) éjtszakai zavarórepülések angol gépekkel,
d) éjtszakai bombatámadások angol gépekkel.

Északkeletről: *a)* nappali zavarótámadások szovjetorosz gépekkel,
b) nappali bombatámadások amerikai gépekkel,
c) éjtszakai zavarótámadások szovjetorosz gépekkel,
d) éjtszakai bombatámadások szovjetorosz gépekkel.

A német rádió veszélyközlései.

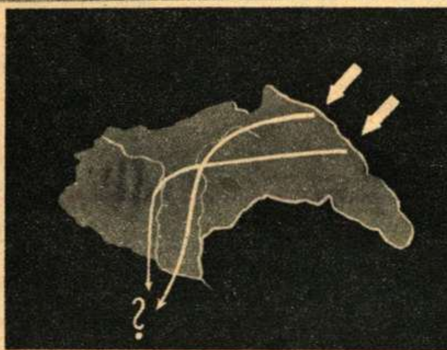
A német birodalmi rádió adóállomásai minden órában közlik a birodalom légtere felett való ellenséges légitevékenységre vonatkozó úgynevezett „Luftlagemeldung"-ot, légi helyzetjelentést. Ebben meglehetősen pontos közlést adnak a birodalom légtere felett levő ellenséges gépek helyzetéről, erejéről, fajáról.

A mi szempontunkból, a délről jövő támadásokra való felkészülésre sokkal fontosabb azonban a belgrádi német katonaadó minden órában közölt légi helyzetjelentése, amelyben híruladja a Szerbia, Horvátország és Montenegró légtere felett levő ellenséges gépek és kötelékek helyzetét, erejét.

Ezek a belgrádi jelentések minden *egész órában* hallhatók, jellegzetes madárfüttyjel vezeti be őket. Ime néhány példa: ***Störflugzeuge über Mittelkroatien*** (Zavarórepülőgépek Közép-Horvátország felett) vagy ***Über Serbien, Kroatien und Montenegro keine Feindverbände*** (Szerbia, Horvátország és Montenegro felett nincs ellenséges kötelék) vagy ***Feindverband über Küstengebiet Westkroatien im Anflug auf Norden*** (Ellenséges kötelék a nyugathorvátországi partvidék felett repül északi irányban). Az adást német, szerb és román nyelven közlik. A belgrádi adásokból kiderül, hogy dél felől fenyeget-e minket légiveszély. Éppen ezért érdemes — ha rádiókészülékünk Belgrád vételére alkalmas — főleg a „veszélyesebb" órákban ezeket a légi helyzetjelentéseket meghallgatni.

Mikor számíthatunk ellenséges berepülésre?

Amióta az ellenséges légitámaszpontok aránylag közelebb jutottak hozzánk, a légiveszély csaknem állandó, mint ezt hivatalos tényezőink nyilatkozatai is hangsúlyozzák. Mégis vannak olyan órák, amikor valószínűbb az ellenséges támadás, mert az esetleges



A »Tito-járat« valószinü útvonalai, amelyek mentén »zavarórepülés« van

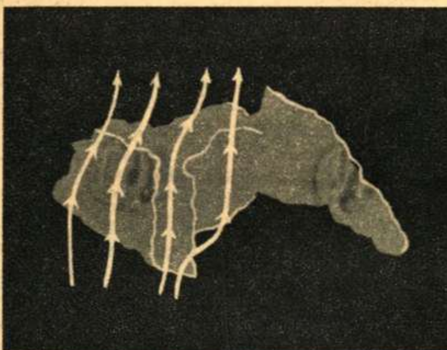
későbbi időpont választása harcászati hátrányt jelent a támadóra.

A jelenlegi „gyakorlat" szerint a korahajnali órákban csupán zavarórepülések várhatók, mivel a nagyméretű támadásban résztvevő gépek előkészítése a szakszemélyzet részére többórás munkát igényel. Éppen ennek a figyelembevételével *a nagyobbméretű nappali légitámadások elsősorban a reggeli órákra, 8 és 12 között várhatók.*

Délután szintén lehet számítani támadásra vagy átrepülésre, esetleg zavarójellegű légitevékenységre. E szempontból is elsősorban a korai délutáni órák vehetők figyelembe, este 6 óra után már nemigen számíthatunk ellenséges berepüléssel.

Az éjtszakai légitevékenység a sötétség beálltával máris kezdetét veheti és *szürkület előtt másfél-két órával ér véget,* mert különben a támadó gépek már a hajnali szürkületben érnének haza és könnyen martalékul esnének a portyázó vadászoknak. Éjtszakai bombázógépek aligha vehetik fel a harcot a nappali vadászokkal!

Az időjárás is lényegesen befolyásolja az ellenséges légitevékenységet. Nagyobb méretű támadásokat elsősorban jó időben hajtanak végre, mert különben ellenséges behatás nélkül is aránylag nagy a veszteség. *Elsősorban fontos a támaszpont felett induláskor és főleg leszálláskor uralkodó időjárás,* ha ez kielégítő, úgy sikerült az egyik legfontosabb veszteségforrást kiküszöbölni. Támadást elsősorban akkor várhatunk, ha Olaszország felett nyolc órán belül időjárásváltozás nem várható. De ugyanúgy valószínűtlen — legalább is addig, amíg csupán esztelen pusztítás céljából nem intézik a támadásokat — hogy akkor támadjanak, amikor nálunk rossz az idő és kedvezőtlenek a látási viszonyok. A nappali bombatámadásnak éppen úgy a tiszta, felhőtlen ég kedvez, mint az éjtszakai támadásnak, ekkor a legkisebb a jegesedés veszélye.



Angolszász gépek zavarójellegű átrepülése, az érintett körzetekben »zavarórepülés« van

Mit jelent a rádióadás megszüntetése?

Abból a puszta tényből, hogy a rádió megszüntette adását, semmiféle olyan ellenséges tevékenységre, ami bennünket közvetlenül érint, még nem következtethetünk. Gyakran előfordul, hogy szövetségeseink felkérésére szüntetjük be a műsorsugárzást, hogy ne adjunk az ellenséges köteléknek lehetőséget a rádió útján való bemérésre. Ha tehát a rádió elhallgatását nem követi semmiféle veszély közlése, a légi hadműveletek nem irányulnak közvetlenül ellenünk.

Teljesen szükségtelen tehát azonnal elsötétíteni, csomagokat lehordani, ilyesmivel csak akkor törődjünk, ha a közölt veszélyek alakulásából nagy valószínűséggel következtethetünk arra, hogy az ellenséges támadás körzetünket is éri. Vakon bízhatunk légvédelmi figyelőrendszerünkben, amely kitűnő és megbízható és amelynek áldozatos tevékenysége következtében a központ minden időben és minden körzetet a kellő időpontban, jóelőre riaszthat.

Légiveszély.

Noha elvileg a *„légiveszély"* a legalacsonyabb fokozat a légvédelem és légoltalom riasztásaiban, a jelenlegi gyakorlat szerint a légiveszély közlése mindig komolyabb támadás, teljesmértékű riasztás előjele. Csak a legritkább esetben következik a *„légiveszély"* jelzésére *„zavarórepülés"* közlése. Sokkal gyakoribb az az eset, amikor a légiveszély közlése után néhány perccel elhangzik a teljes mértékű riasztás.

A légiveszély közlése tehát *előkészítő jellegű:* időt ad a felkészülésre, hiszen a szirénajel előtt, jóelőre figyelmeztet arra, hogy előreláthatólag *„légoltalom vigyázz"* parancs következik.

Zavarórepülések nappal.

A nappali zavarórepülések sokkal ritkábbak, mint az éjtszakaiak. Többnyire néhány felderítőgép átrepüléséről van szó, esetleg arról, hogy az ország határkörzeteinek tőszomszédságában légitámadás zajlik le és számolni lehet a szétszórt ellenséges kötelék egyes gépeinek berepülésével.

A felderítőgépek általában nem vetnek bombát. Ezzel szemben előfordulhat, hogy a több vadászgép által szorongatott és kötelékétől, kísérő vadászaitól elszakadt ellenséges bombázó kényszervetésben a mi területünkre veti le bombáját. Bizonyosfokú veszély tehát van a nappali zavarórepülések esetében. Annyi azonban máris megállapítható a veszély közléséből, hogy nincs szó nagyobb ellenséges bombázóerők támadásáról.

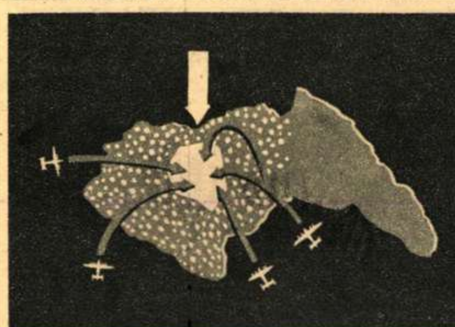
Éjtszakai zavarórepülés.

Zavaró jellegű átrepülésekkel főleg éjtszaka találkozunk. Ilyenkor ellenséges gépek bombateher nélkül, csupán zavaró célzattal repülnek az ország légterében, hogy minél többhelyütt, minél több körzetet riasszanak és ezzel minél nagyobb területen zavarják az emberek nyugalmát.

A zavarójellegű éjszakai berepülések, helyesebben átrepülések közül igen jól ismert az úgynevezett *Tito-járat,* amellyel — valószínűleg — hadianyagot és futárpostát juttatnak szovjetorosz területről a balkáni partizánkötelékeknek. Ennek a zavarórepülésnek jellegzetes ismertetőjelei: a „zavarórepülés" riasztás a keleti határszélen, többnyire Rahó és Beszterce körzetekben kezdődik és így vonul tovább Maros, Szamos, Kolozs, Nyírség, Várad, Karcag, Békés, Szeged, Baja, Bácska körzetek érintésével, míg a gép vagy gépek el nem hagyják az országot. A visszarepülés hasonló útvonalon történik. Előfordul, hogy a „Tito-busz" — valószínűleg kevésbbé jól hajózó piloták kezében — előbb a Tisza vonalát követi, majd a szolnoki körzetben a Duna vonalára tör át és a földvári, bajai és bácskai körzetek érintésével zárul. E „járat" nem szokott bombát vinni, kizárólag zavaró természetü.

Hasonló zavarórepülés, amely hazánkon át történik, Bácska—Pécs körzetekben kezdődik, majd az ellenséges, angolszász gépek a Duna és Tisza vonalát végigrepülve, északi irányban elhagyják az ország légterét, alkalmasint Szilézia felé igyekezve. A visszarepülés is hasonló útvonalon történik.

A zavarórepülés célját neve tökéletesen megmagyarázza: az ellenség célját akkor éri el, ha *sikerült is zavarnia.* Néhány gyors gép bevetésével el is érheti ezt egyszerűen: a például északkeletről behatoló gép nagy magasságban, fojtott motorral, esetleg helyenként siklatva átjön a Kárpátok felett, majd kis magasságban, kifejezetten zavarás céljából, teljes gázzal repül és így riasztást akar elérni, majd hirtelen ismét nagy magasságba emelkedik, siklatással 40—50 kilométerrel odébb bukkan ki és megint „reprezentatív" repüléseket rendez. Mindezt tetszés szerinti alkalommal megismételheti, hiszen póttankkal jöhet, üzemanyagkészlete többórás ilyen repülésre elégséges.



Zavarótámadás: a különféle körzetekben berepülő gyenge erők egy körzet felé összpontosulnak

Az efféle zavarórepülések miatt az éjtszakai nyugalmat megszakítani: nem csupán túlzott óvatosság, hanem oktalan energiapazarlás, főleg ma, amikor minden perc nyugalomra szükségünk van.

Zavarótámadások.

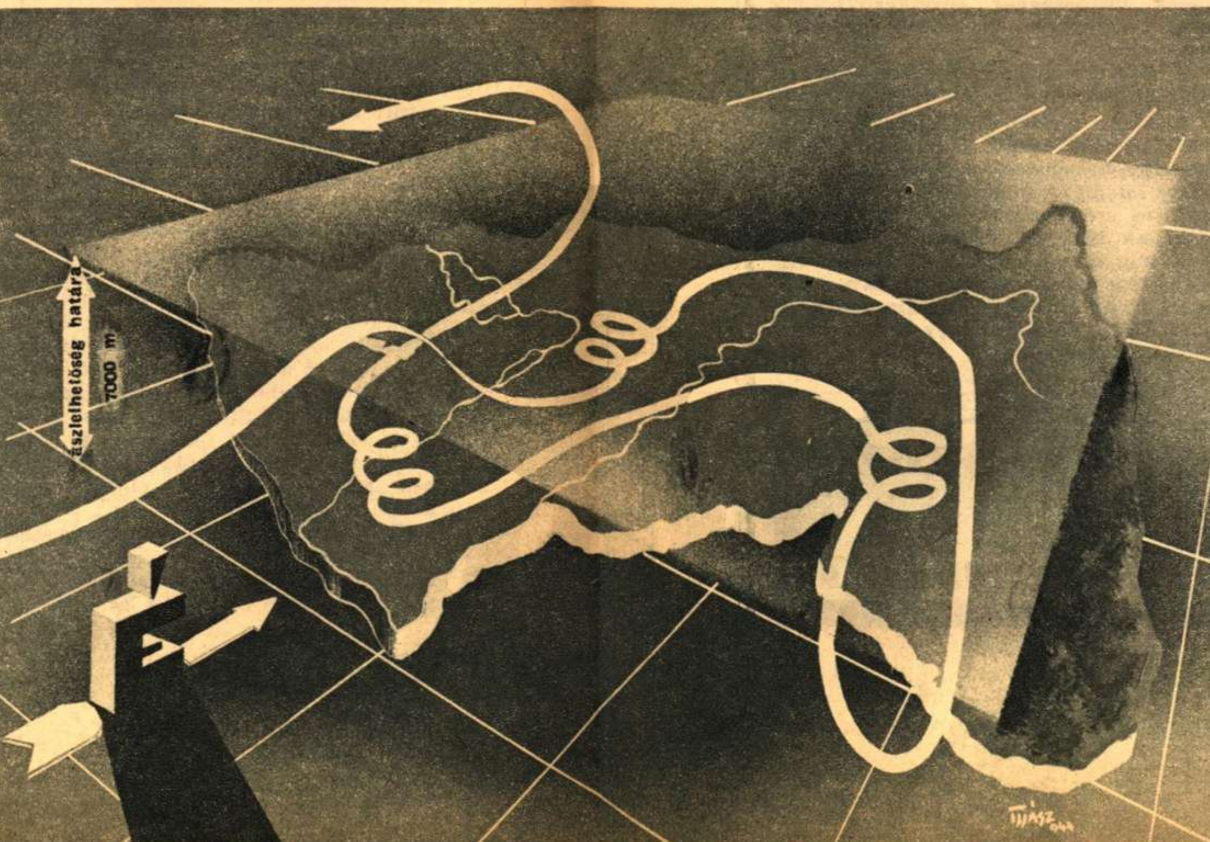
A zavarórepülések komolyabb fajtája, amikor nem csupán átrepülés van légterünkön, hanem egy vagy több célpontunk ellen szórt, nem összpontosított, gyenge támadást is hajtanak végre.

Ilyenkor az ország határkörzetein eloszolva, pl. hármas rajokban, gyenge ellenséges erők hatolnak be hazánk légterébe. A lehetőleg széles vonalon eloszló gépek egy vagy két kiválasztott körzet felé tömörülnek s minthogy a „sok kicsi sokra megy" elv alapján a szerteágazóan behatolt ellenséges gyenge erők együttesen mégis veszélyt jelenthetnek, előfordulhat, hogy ilyen esetben a gyülekezés körzetét, szóval a támadás várható célpontját riasztják, ott légiriadót rendelnek el.

Ugyancsak ide sorolhatók azok az éjtszakai támadások, amikor a Dunát aknásítani akarják s amikor legtöbbször valamely dunamenti körzet légterében gyülekeznek a zavarógépek, hogy aknáikat lerakják.

Nappali zavarótámadásoknál többnyire vadászgépek vagy vadászbombázók támadnak, ezek elsősorban közlekedési célpontok ellen intéznek támadásokat, nem annyira romboló, mint inkább zavarójelleggel.

Alig néhány gép nagy területen idézhet elő zavarórepülést. Célja nem az anyagi rombolásban, hanem a zavarásban nyilvánul. A nagy magasságban belopakodó zavarógép alacsonyra leszállva magára vonja a figyelőörsök figyelmét, ezzel zavarórepülést okoz, majd ismét magasra emelkedve egészen távoleső körzetekben tűnik fel, ismét zavaró célzattal. Egy-két nagysebességű gép (pl. Mosquito) nagy területeken igyekszik zavart okozni.



Légitámadás!

A nagyobbméretű légitámadásoknak ma már számos olyan jellemző vonása van, amelyekből meglehetős biztonsággal megállapíthatjuk, hogy a „légiveszély", majd riasztás jelével kezdődött támadás az ország területe, esetleg éppen fővárosa ellen irányul-e.

A fővárost ért légitámadások *eddig kivétel nélkül déli irányból jöttek.* Ha egy ilyen esetben reggel nyolc órakor meghallgattuk a belgrádi légi helyzetjelentést, a következőt hallhattuk: ellenséges kötelékek Közép- és Kelet-Horvátország felett északra repülve. Minthogy Kelet-Horvátországban nincsenek fontos katonai célpontok vagy nagyobb városok s a gépek észak felé tartottak, nyilván magyar felségterület felé igyekeztek. Valóban, a nyolcórai belgrádi jelzés után körülbelül félkilenckor a magyar rádió beszüntette adását és utána légiveszélyt közölt a legdélibb körzetekre, Bácskára, Pécsre és Kanizsára. Rövidre rá következett a légiriadó a jelzett körzetekben. Ezt követte a légiveszély közlése a bajai, földvári, veszprémi és zalai körzetre. Körülbelül tíz perc mulva e körzeteket is riasztották és légiveszélyt jeleztek Budapest és Győr kerületeire. Az ellenséges főerők közben berepültek az ország területére, állandó harcban magyar és német vadászkötelékekkel s valahol a Dunántúlon, a veszprémi és győri körzetben gyülekeztek a pesti támadásra. A kötelékek repülési irányának megfelelően már az országhatár átlépésekor megtörténtek a megfelelő ellenintézkedések és a megfelelő távolságban magát a fővárost és a győri körzetet is riasztották.

A Duna-Tisza közén délről északnak tartó kötelékek legtöbbször kisebb vargabetűt írnak le: a Duna-vonalon repülnek be, Szeged és Szolnok felé kissé eltérnek (e körzetekben is légiriadó van) és kelet felől kanyarodnak be a főváros felé.

Éppen a támadás menetrendje teszi szükségessé, hogy a támadó gépek meghatározott sorrendben, adott egymásutánban támadjanak. Ezért a később beérkezendő kötelékek *kisebb kerülőket* kénytelenek megtenni. E kerülők az okai annak, hogy távolabbi körzetekben, pl. az egri, miskolci és karcagi körzetekben is légiriadó van, mert az ellenséges gépek kitérőjük közben ezek területén is átrepülnek, vagy ezeket is veszélyeztetik.

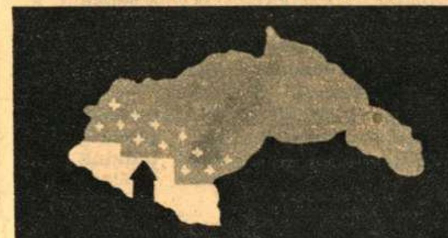
Egy légitámadás a jelentések tükrében.



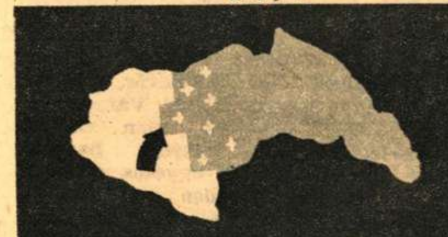
Légiveszély a berepülési körzetekben



Légiriadó a berepülési körzetekben



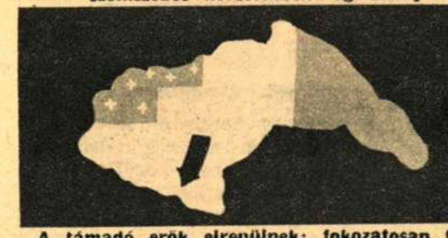
A légiveszély a szomszédos körzetekre is kiterjed



Kialakul a támadás célja, a riasztás és légiveszély további körzetekre is kiterjed



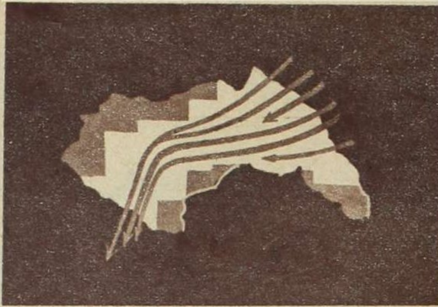
A támadás után az elrepülés legyezősze útvonalán mindenütt van légiriadó, szomszédos körzetekben légiveszély



A támadó erők elrepülnek: fokozatosan f oldják a riasztást



Az elrepülés utolsóelőtti fázisa



Az »ingajárat«: az északkeletről berepült és déli irányban távozó gépek útvonalán mindenütt légiriadó van

Hasonló az eset az elrepüléskor is. A vadászok támadása vagy a saját menetrend arra kényszerítheti a gépeket, hogy nagyobb kerülővel vegyék csak el a hazarepülési irányt s ilyenkor újból légiveszély vagy riadó lehet az említett távolabbi körzetekben is. Egyébként a visszarepülés során fordított sorrendben általában ugyanazokat a közléseket és feloldásokat kaphatjuk, mint odarepüléskor.

S ha még mindezek után meghallgatjuk a következő belgrádi jelentést a rádióban, valami ilyesfélét hallunk: az ellenséges kötelékek zöme délnyugati irányban repül el.

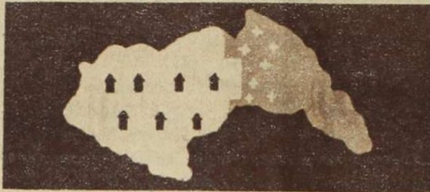
Az északkeleti útvonal az ungvári, rahói és miskolci körzetekben veszi kezdetét, az oda elrendelt légiveszély és légiriadó után a Nyírség, Karcag, Eger és Szolnok kerül sorra, majd aszerint, hogy a fővárost támadják-e vagy sem, Budapest, Győr, Földvár, Veszprém vagy Szeged. Békés, Várad. A visszarepülés egyelőre nem vissza északkeleti irányban történik hanem délfelé. Ezek a gépek ugyanis általában „ingajárat"-szerűen támadnak: oroszországi repülőtérről indulnak, délkeleteurópai célpontok bombázása után olaszországi támaszpontokon szállnak le, majd másnap, harmadnap, Itáliából felszállva támadnak újabb délkeleteurópai célpontokat és keleti támaszpontjaikon szállnak le.

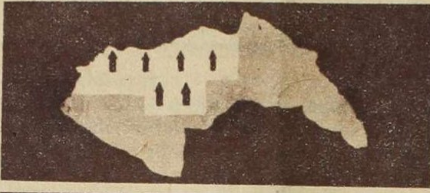
Az átrepülés jele, hogy a berepülő kötelék mögött — kellő biztonsági idő elteltével — pihentetik a berepülés útvonala által érintett körzeteket. Ha tehát például a délről jövő kötelék északkeleti irányban távozik az ország légteréből, a támadás kibontakozásakor már „pihenj" van Bácskában, Pécsett és a Zala—Kanizsa légtérben. És így vándorol tovább északkelet felé a pihentetési övezet.

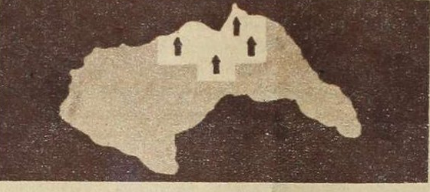
Berepülések, átrepülések.

Hazánk földrajzi helyzete következtében elkerülhetetlen hogy a délről az osztrák területek, a protektorátus és a sziléziai keletnémetországi vidék ellen támadó kötelékek rajtunk át ne repüljenek. Ezek az átrepülések csaknem hasonlóan kezdődnek a Budapestnek szánt légitámadásokhoz, de csakhamar, a soproni körzet riasztásával nyilvánvalóvá válik, hogy a kötelék nyugatra eltért. A gyülekezési légtér is gyakran van a zalai körzetben, ugyanott a bombák szükségvetésével is lehet számolni.



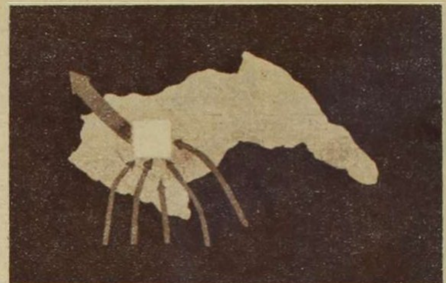






Nagyobb erők átrepülése az ország légterén: a riasztás hengerszerűen halad előre és az először riasztott körzeteket pihentetik leghamarabb. Az esetleges visszarepülés hasonlóan történik.

Hogyan állapítható meg, hogy átrepülésről van szó és nem a főváros ellen irányuló légitámadásról? Elsősorban a riasztási körzetek nyugatra való tolódása szembetűnő: a soproni körzetet is riasztják. Másrészt, ha az ország déli határszélét riasztották, 30—40 percen belül a fővárost is riasztják, ha a támadás az ellen irányul. Ha ez nem következik be, a riasztás elmaradásából következtethetünk arra, hogy az ellenséges gépek nem minket támadtak. A támadó kötelék percenként 6—7 kilométerrel halad előre, ha tehát egy körzet riasztása után negyedórával érik el a körzet határát az ellenséges gépek, ez bizonyítja, hogy kb. 100 km. távolságban máris riasztották a körzetet. S ez egyben bizonyítéka annak, hogy nyugodtan felkészülhetünk, hiszen húsz perc bőségesen elegendő az óvóhelyre való levonulásra.



Átrepülés az ország légterén, az ellenséges erők a támadás előtt a mi légterünkben gyülekeznek, majd elhagyják az ország légterét
A visszarepülés már szórt útvonalon történik

Leghosszabb légiriadókra az északi irányban Kelet-Németország felé való átrepüléseknél számíthatunk. Ekkor ugyanis legtöbbször addig van riasztva az ország, amíg a be- és visszarepülő kötelékek légterünket el nem hagyták. Így az időtartamból is következtethetünk a támadás célpontjának helyzetére. Az átrepüléskor mindig tovább tart a riadó, a legrövidebb ideig a támadás célpontjában tart a riasztás.

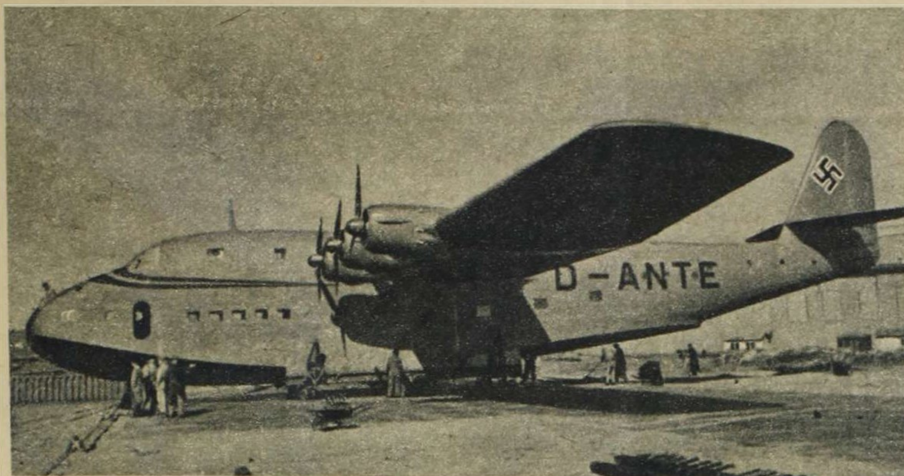
Berepülések történhetnek akkor is, ha az ország szomszédságában fekvő célpontok, például szerbiai vagy romániai, esetleg horvátországi és ausztriai városok ellen intéznek támadást és az elrepülési útvonalba mi is beleesünk. Fokozott mértékben érvényes ez éjtszaka, amikor a leszállási menetrend megtartására aránylag nagyobb kerülőket kell az egyes rajoknak és századoknak megtenniök.

Egyébként a nappali és éjszakai légitámadások és átrepülések nagy vonásokban megegyeznek, legfeljebb az időtartamban van különbség, hiszen az éjtszakai bombázógépek valamivel lassabbak a nappaliaknál. Korszerű egységeknél azonban percenként 5—6 kilométeres sebességgel számolhatunk.

Mindez az eddigi légitámadások riasztásaiból leszűrt tapasztalat. Megmutatja ez, hogy van bizonyos szabályszerűség ezekben a légitámadásokban és a riasztások egymásutánjából, a körzetek pontos helyzetét ismerve, meglehetős biztonsággal következtethetünk arra, hogy veszélyeztetve vagyunk-e vagy sem.

A riasztás elmondott jellemző példáit ábráink, légo-térképeink is bemutatják.

Riasztási rendszerünk, figyelőörseink és kiértékelő központjaink munkája a legteljesebb elismerést érdemli. A veszély mindig fennáll, de hidegvérű, céltudatos cselekvésünk, az ellenség szándékának ismerete jelentősen csökkenti azt, míg a kapkodás, a megfontoltság elvesztése csak növeli a zűrzavart és ezzel is az ellenség malmára hajtja a vizet. Nem kétséges, hogy melyik megoldást választjuk. Nagy Ernő

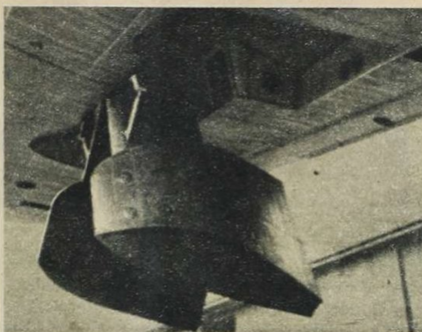


Korszerű német repülőgépek érdekes műszaki részletei

A német légihaderő számos érdekes és kiváló teljesítményű új harcigéppel rendelkezik. Ezek közül eddig megengedték a Blohm Voss BV. 222. és a Henschel Hs. 129. jellemzőinek közlését, a többi kiváló új német harcigépről, így a Me. 210. és Me. 410. gépekről és még sok más nagyteljesítményű gépről egyelőre nem lehet részleteket közölni.

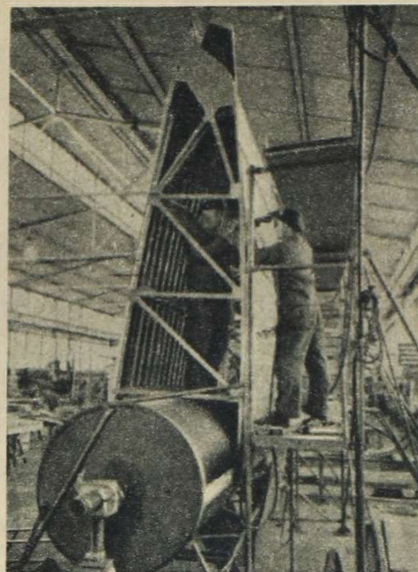
Dr. Vogt Richard, a Blohm & Voss-gyár repülőgépépítő osztályának vezetője, a Luftwissenben számol be, részleteket is tárgyalva a hatalmas BV. 222. keletkezéséről és érdekesebb műszaki részleteiről. A gépet eredetileg a Dutsche Lufthansa AG. rendelte és beépítésre az 1000 lóerős Bramo Fafnir motort szánták, mert azzal előzőleg kielégítő üzemi eredményeket értek el. Megépítését rendkívül alapos kísérletek előzték meg, amelyek során megállapították a törzs, illetve hajótest legkedvezőbb alakját, méreteit, az irányfelületek hatását és hatékonyságát fel- és leszálláskor, a több motor kiesése esetén való továbbrepülés lehetőségét, stb.

Már a korábbi BV.-gépekre is jellemző volt a csőfőtartó, amelyet egyben üzemanyagtartályként is képeztek ki. Az adott esetben is hasonlóan jártak el, a 16 tonnás gépről az 50 tonnásra való áttérés nem jelentett különösebb nehézséget. A tapasztalat szerint ezek a főtartómegoldások még többszáz tonnás óriás repülőcsónakok szárnyához is jól megfelelnek. A főtartó belső szakasza acélhéjakból van összehegesztve, átmérője közel egy méter.



A BV. 222. bevonható szárnyúszója

Anyagmegtakarítás és kihasználás céljából a csőfal vastagsága nemcsupán a terjedtség mentén, hanem radiális irányban is változik. A főtartó külső részei durállemezből készültek, szegecselt kivitelben. A főtartó előtti szárnyorrész folyosószerűen van kialakítva, ahol a motorszerelő megközelítheti a hajtóműegységeket, ellenőrzés és javítás céljából. A szárny belső és külső része ráhegesztett karimák összecsavarozásával csatlakozik.



A szárny szerkezeti felépítése

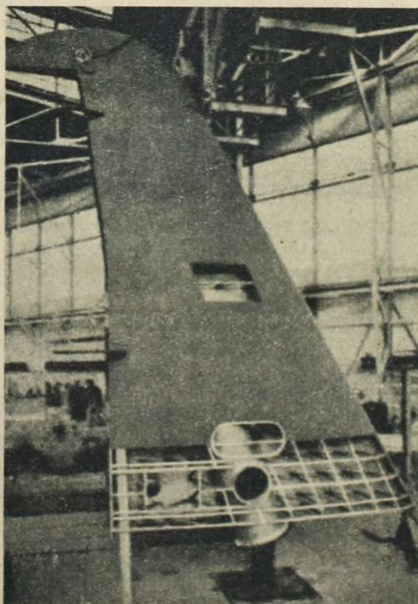
A belső szárnyrész egyenletes szelvényhosszúsága a gyártást sokkal gazdaságosabbá tette. A Fowler-féle szárnyféket használták a géphez.

Az oldalegyensúly megtartásához szükséges úszók készítése korszerű repülőcsónakokon mindig fogas kérdés, mert az úszónak egyrészt megfelelő stabilitást kell a gépnek adnia a vizen való haladáshoz, másrészt lehetőleg ne legyen nagy ellenállása, hiszen a törzs kevésbbé áramvonalas alakja miatt a repülőcsónak egyébként is 10 százalékkal lassabb, mint a megfelelő szárazföldi gép. A BV. 222. oldalúszói két félből állanak, amelyeket kiengedve együtt egységes úszót alkotnak. Ez a szellemes, osztott úszós megoldás lehetővé teszi, hogy az úszókat a gép szárnyába maradéktalanul bevonhassák.

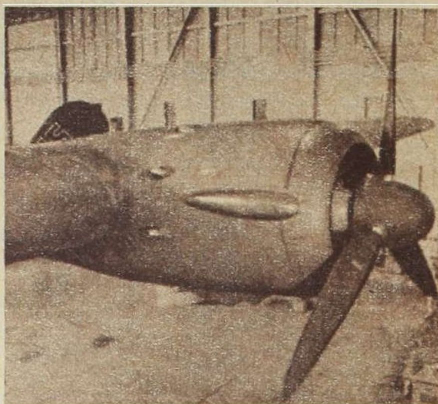
Nagy gondot kell még ilyen óriás méretű gépnél a kormányzásra fordítani. A szükséges kormányerők annyira megnőnek, hogy a repülőgépvezető testi

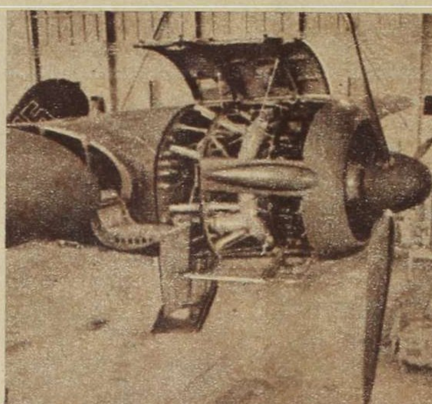


Nem ágyú, hanem a BV. 222. főtartója



Az oldalszárnysík





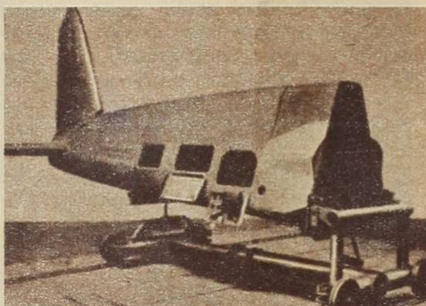
A BV. 222. egyik Bramo Fafnir hajtóműve zárt és nyitott állapotban

ereje e feladatra már elégtelen. Az angolszászok nagygépein a kormányzást megfelelő mozgatható hidraulikus vagy villamos szervomotorok segítségével oldották meg. A BV. 222. esetében más megoldást kerestek: a kormány egy részét mozgatja a repülőgépvezető kézi erővel. E „kézikormány" mellett van az úgynevezett „mellékkormány", vagyis a kormányfelület maradék része, amit már Flettner-segédfelülettel mozgatnak. Ezzel a megoldással sikerült a gépet vezető pilótának azt a lehetőséget megadni, hogy a megszokott kormányerővel irányítsa a gépet, másrészt a segéd- és mellékfelületek késedelem nélkül követik a pilóta mozdulatait. Ez a megoldás a csűrésre vonatkozik. A magassági és oldalkormánynál már csupán Flettner-kormánnyal mozgatják a felületet. Érdekes, hogy a magassági kormánynak csupán egy részét működteti a robotpilóta, mivel teljesen szükségtelen, hogy az automatára a teljes felületet kapcsolják rá, feladatát az így is jól teljesíti.

A hat hajtómű cserélhető egymás között és egyébként is alig egy órás munka árán. Újszerű a hűtőlevegő vezetése: a csillagmotor burkolatán elől belépő légtömeg nem a gyűrű örvlemezeinek egész kerületén hagyja el a motorgondolát, hanem csupán — egy megfelelően kialakított légcsatornán át — a burkolat alsó részén.

A gép teljesítményeire vonatkozólag csupán annyit lehet mondani, hogy a gép 10 tonna hasznos teherrel könnyen felszáll és a Deutsche Lufthansa által megszabott követelményeket túl is szárnyalta. Beépítésre Bramo Fafnir csillagmotor és Junkers Jumo 207. nyersolajmotor kerülhet.

A Henschel Hs. 129. a keleti és nyugati arcvonalon egyaránt nagy szerephez jutott, sok tekintetben a Ju. 87. gépek feladatkörét örökölte. Mint csatarepülőgép, elsősorban a gépesített osztagok, páncélosok ellen kerül bevetésre s e célra különleges fegyverzete is van.



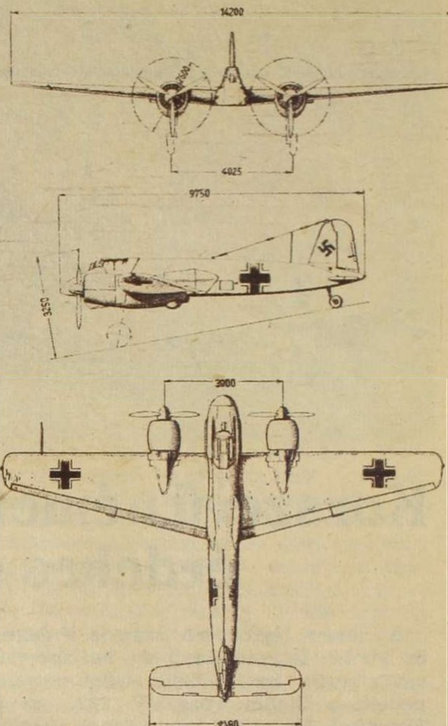
A Hs. 129. törzsvége

A kétmotoros együléses gép teljesen műrepülhető. Szabadonhordó, mélyszárnyú, egyenes átfutó mellső éllel és lekerekített szárnyvégekkel. A szárny fémépítésű, kétfőtartós.

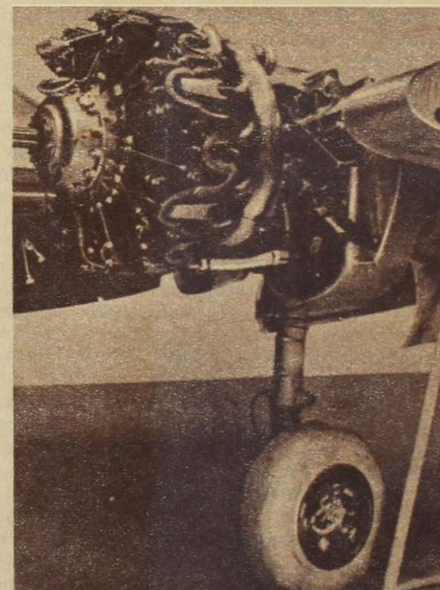
A törzs háromrészes, első harmada páncélkabinként van kialakítva. A törzs további két része héjszerkezet.

Az irányfelületek egyfőtartósak, felépítésük a szokásos megoldású. A futómű kerekei hátra fel a motorgondolákba bevonhatók, a kerekek fékezhetők. A farokkerék 360° forgásszögű

A gépbe két drb 650—700 lóerős



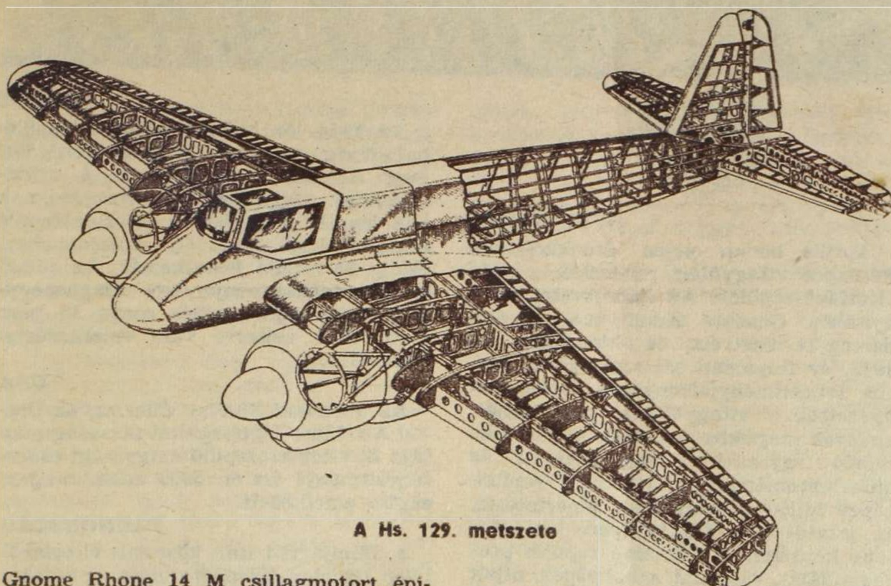
A Henschel 129. három nézete



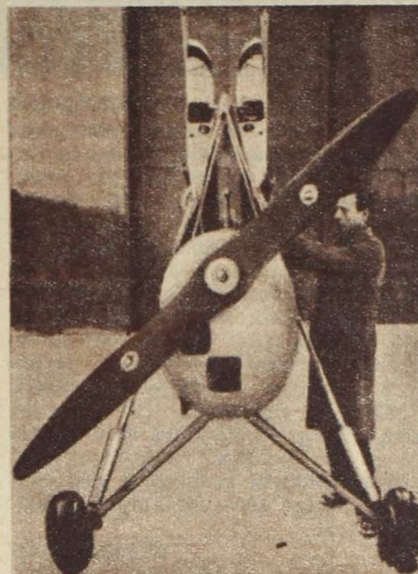
A Gnome—Rhone 14 M motor a gépben



A Hs. 129. csatarepülőgép



A Hs. 129. metszete



A LF. 1. felhajtott szárnyakkal

Gnome Rhone 14 M csillagmotort építettek be (tehát nem az Argus As. 410. motort), ennek örvlemez burkolata van és háromágú Ratier változtatható emelkedésű légcsavart hajt.

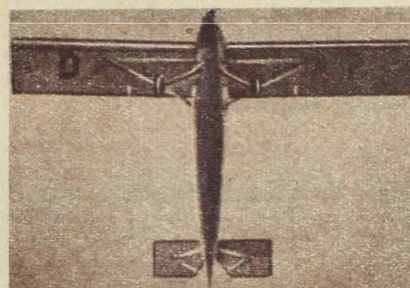
A gép szárnyterjedtsége 14,2 méter, törzshossza 9,75, magassága 3,35 méter, szárnyfelülete 29 négyzetméter. A gép üres súlya 4197 kg, hasznos terhe 903 kg, repülősúlya 5100 kg. Felületi terhelése 176 kg/m².

A Gnome Rhone motoros kivitel legnagyobb sebessége kb. 450 km/óra. A gép újabb változataiban két BMW. 801. motor van.

Fegyverzetében a 30 és 20 mm-es gépágyúkat, valamint a 15 mm-es nehéz géppuskák sorát találjuk, ezenfelül rakétarendszerű lövedék vagy bomba vitelére is alkalmas.

Végül emlékezzünk meg röviden a braunschweigi német repülőműszaki főiskola LF. 1. jelzésű lassanrepülő gépéről. Ezt a gépet a főiskolai hallgatók építették kísérleti célokra, 51 lóerős Zündapp motorral. Az együléses gép felsőszárnyas, az átejtésekre való tekintettel a gép futóművét a szokásosnál szilárdabbra méretezték.

Egyszerű gyártás kedvéért a szárny alaprajza derékszögű négyszög, a szelvény is minden keresztmetszetben azonos. A V-állás 2°, a nyilazás 0°. A szárnyat középen baldachin tartja, kétoldalt ducok merevítik. A törzs elliptikus keresztmetszetű, kis homlokfelületű áramvonalas.



A LF. 1. hasonlít a Storch-hoz

A szárny végig réselt, ezenfelül nagy réselt szárnyfékek is vannak rajta. A magassági irányfelület, magasra helyezve, nem jut bele a szárny leáramlásába. Leszálláshoz a szárnyfékeket 40° szögben, a csűrőt pedig 10°-ra kell lecsapni.

A futómű a szokásos megoldású. A motor Zündapp Z 2—92 mintájú, teljesítménye 51 lóerő 2350 ford./perc értéknél. A gép terjedtsége 8,02 méter, hossza 6,08 m, magassága 2,38 m, felületi terhelése 41,8 kg/m², üres súlya 251 kg, repülősúlya 355 kg. Legnagyobb sebessége a kísérletek során 141 km/órának adódott végig réselt szárnnyal és 151 km/órának fél réselt szárnnyal. Réselt szárny nélkül a legnagyobb sebesség 166 km/óra. A legkisebb repülési sebessége szárnyfék nélkül 67 km/óra, szárnyfékkel pedig 47 km/óra. Emelkedési teljesítményei bevonható réselt szárnnyal lényeges mértékben megjavultak. A gépet berepülő pilóták szerint a gép egy 20×80 méter méretű területen könnyen leszállhat.





LF. 1. »lassanrepülőgép«

*

A német repülőtechnika állandó kutatással fejleszti a gépanyag minőségét. Az elmondott példák igazolják, hogy 50 tonnától le 355 kg-ig minden géposztályban kiemelkedő alkotások létrehozására képes a német műszaki tudás.

n.

A VITORLÁZÓ REPÜLÉS HÍREI



NÉMETORSZÁG

A DFS—230—AI szállító siklógépre német szaklapok pontos méret és teljesítményadatokat közölnek. Mint ismeretes, ez a gép a német légi szállító kötelékek legkisebb siklógépe és egyben az első a maga nemében az egész világon. Tervezője Hans Jacobs, a DFS ismert osztályvezetője. A gép tíz személy szállítására alkalmas, kitűnő repülő tulajdonságai vannak. Felépítése rendkívül egyszerű és így tömeggyártásra alkalmas. A szárny terjedtsége 20, 87 m. A gép hossza 11.7 m. Üres súlya 763 kg, repülő súlya 2020 kg, tehát a gép hasznos teher/üres súlyaránya rendkívül kedvező. A gép vontató sebessége 180—200 km/óra, siklószáma 1:11.

SVÉDORSZÁG

Az allebergi vitorlázó központi telepen a svéd királyi aero klub július 4-étől augusztus 26-áig összesen tizennyolc vitorlázó repülőtanfolyamot rendez, ezenkívül július hónapban a legjobb svéd vitorlázó repülőnek részvételével nemzeti vitorlázó versenyt is iktatott kiképzési tervezetbe.

SVÉDORSZÁG

Április hónap elején Stockholmban kétnapos vitagyűlést rendeztek a svéd vitorlázó repülők. Az összejövetel megnyitásán Gusztáv Adolf svéd királyi herceg is résztvett és kiosztotta az 1943. év folyamán szerzett ezüstkoszorús teljesítményjelvényeket. Utána ismertették a vitagyűlések programját, amelyek magukba foglalták a vitorlázó repülő egyesület anyagbeszerzési és műhelyproblémáit a vitorlázó repülőgépek fejlődési irányainak ismertetését, az oktató- és növendékképzés legfontosabb kérdéseit, a vitorlázó repülés propagandáját, valamint a költségek, díjak és biztosítás egységesítésére vonatkozó összes problémák ismertetése. Valamennyi előadást vita követte, ami lehetővé tette, hogy a vitorlázó repülőtársadalom az őt érintő legfontosabb kérdésekben szabadon nyilvánította véleményét.

SVÁJC

Az 1944. év nemzeti vitorlázórepülőbajnokság március 15-ével kezdődött meg és október 3-ig tart. A résztvevőknek legalább C vizsgásoknak kell lenniök s egyben a vitorlázórepülő szakszolgálati engedély tulajdonában. Eddig 26 repülő jelentkezett. Az eddigi legjobb teljesítményt egy magashegységi magassági repülés során 45 perc alatt 1500 méterre való emelkedéssel érték el.

USA

Az amerikai Shalley Charles, az United Air Lines légiforgalmi társaság pilótája új vitorlázórepülő magassági csúcsteljesítményt ért el: 5923 méter magasságba emelkedett.

FINNORSZÁG

A Jämijärvi-i finn központi vitorlázótelep tizenhat-tizenhétéves ifjak részére idén is tervbevette a tanfolyamok rendezését. Ugyanitt képzik ki ezenkívül a vitorlázó repülő egyesületek műszaki segédszemélyzetét is. Ezek a műszaki tanfolyamok három hónapig tartanak és képesítést adnak a vitorlázóegyesületek műhelyeinek vezetésére, a gépek műszaki ellenőrzésére és karbantartására.

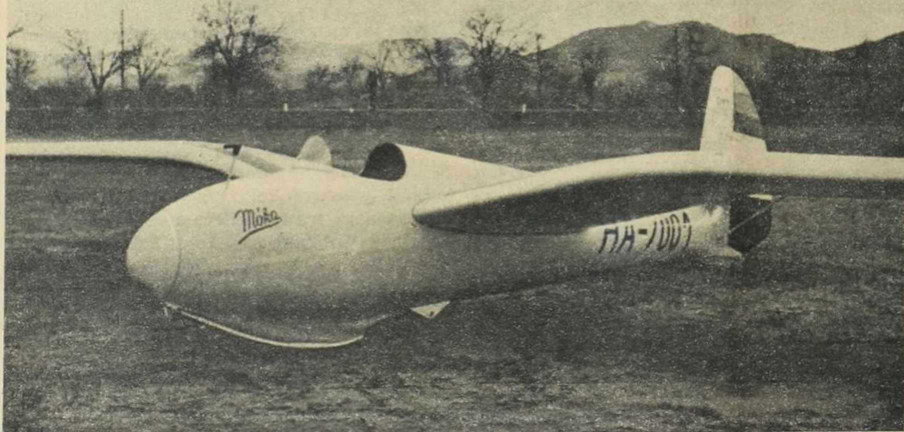
USA

Az amerikai hadsereglégierők gyártási programmjának jelentős mértékű módosítása során — mivel a veszteségek kisebbek voltak a várt mértéknél — jelentős felesleg mutatkozott vitorlázó iskolagépekben. A kormányzat most tervbevette a gépeknek a sportrepülő egyesületek részére való kiosztását. A gépek egy része szárazföldi és vízi indításra egyaránt alkalmas.

DÁNIA

A kopenhágai műegyetem sportrepülő egyesülete érdekes szerkezetű siklógépet szerkesztett elsőfokú vitorlázó iskolázásra. A gép tervezési alakjához részben a német SG—38 iskolagép szolgál. Siklószáma kb. 1:12-höz, merülősebessége 1 m/sec. körül jár. Érdekes a gép rácsos iránymű-tartós megoldása, ami a karbantartást és szerelést erősen megkönnyíti. A gép 60 km/óra sebességű csörlőindításra alkalmas, vele számos hőlégrepülést is sikerült végrehajtani.

A Móka nagyteljesítményű műrepülő vitorlázógép, amelyet jövő számunkban részletesen ismertetünk



A HADERŐNKIVÜLI REPÜLÉS KÖVETELMÉNYEI

Az immáron másfél évtizedes multra visszatekintő hazai vitorlázó repülésünk, fajunk adottságai és a magyar ifjúság rátermettségénél fogva, nemcsak lépést tudott tartani a körülöttünk élő hatalmasabb és így tehetősebb nemzetek fejletebb repülésével, de túl is szárnyalta közvetlen szomszédait s a vitorlázórepülést űző nemzetek sorában, világviszonyatban is előkelő *harmadik* helyezést ért el.

Tagadhatatlan, hogy egészen a legutóbbi évekig, viszonyaink ezt lehetővé is tették. Amikor nyugaton és keleten az angolszász-orosz egyesülés már teljes erővel vívta harcát nagy germán szövetségesünk ellen, mi a motornélküli repülésben olyan helyzetbe kerültünk, amely lehetővé tette, hogy a legkedvezőbb viszonyok mellett, zavartalan fejlődés során tornászhassuk fel magunkat a harmadik helyre, amelynek listáján 4 aranykoszorús és többszáz ezüstkoszorús jelvény mellett, több jelentős teljesítményrepülés (400 km-en felüli távolsági és 5000 m-en felüli magassági rekord) jelzik komoly tevékenységünk egyes állomásait.

Ezt a teljesítményt természetesen csak sportjelleggel érhettük el, amely mellett a szigorú értelemben vett haderőn kívüli előképzés elvi álláspontját sajátos viszonyainknak megfelelően alakítottuk. Így többek között a motoros I. fokra való előkészítés legmagasabb követelményeként a teljesítményjelvényt állítottuk, de legalább vontatásban való repülést és többórás repülő multat követeltünk meg, mint a megnyugtató készség letéteményeseit s joggal, mert a repülés tudatossá főleg az önálló és fegyelmezett lejtő vagy hőlégvitorlázással válik, amelynek során mindazok a helyzetek előadódtak, amelyeknek uralása a szándékolt és irányított gépvezetési készség igazolásául szolgálhatnak.

A háború ötödik esztendeje, amely az események alakulása folytán nemzetünket is az első csatasorba állította és közelebb hozta a totális hadviseléssel járó nehézségekhez, a légi haderő utánpótlása tekintetében is sürgetőbb követelményeket támasztott. A haderő fejlesztése, nagyobb kontingens és a sarjadék létszámának emelését tette szükségessé, ami az előképzettek minőségbeli továbbfejlesztését és a velük szemben támasztott igények felfokozását is jelenti.

A rendelkezésre álló eszközökkel való fokozottabb takarékosság követelményének szem előtt tartásával, éppen azokat a kívánalmakat kellett figyelmen kívül hagynunk, amelyek a teljesítményrepülések, elsősorban pedig a vándorrepülések végrehajtását tették eddig lehetővé. A helyhezkötöttség magával hozta a távvontatások megszűnését, viszont módot nyujt a változott viszonyoknak megfelelő kiképzési tervezet felállításához.

Első kívánalomként a kiképzés költségeinek csökkentésével, a kiképző munka gazdaságosságának követelményét kell felállítanunk. Takarékoskodnunk kell pénzzel, anyaggal, idővel. El kell tekintenünk mindazoknak az eszközöknek beszerzésétől és forgalombantartásától, amelyek költséges mivoltuk miatt mellőzhetők. Nyernünk kell kiképzési időben, hogy egyrészt kevesebb időt fordítsunk az egyedekkel való foglalkozásra, másrészt gyorsabban juttassuk el őket a fejlettség ama legkisebb fokáig, amelynek birtokában a továbbképzéshez szükséges alappal megnyugtatón rendelkeznek.

Közelebb kell jutnunk az előkészítés során a továbbképzés kívánalmaihoz, hogy megszüntessük azt a lehetetlen állapotot, amelyet az a körülmény idézett elő, hogy a motoros oktatók egy része a vitorlázó repülés terén előképzettet, motoros átképzés szempontjából nemcsak megnem felelőnek s előképzettségük tényét előnyösnek, hanem egyenesen hátrányosnak tartotta s úgy nyilatkozott, hogy minden erre a célra fordított költség hiábavaló kiadást jelent, mert a vitorlázó repülő, a maga sajátos tulajdonságokkal rendelkező motornélküli gépével való repülése során annyi, a motoros repülés szempontjából hátrányos kormányzási szokást vett fel, hogy azok eltüntetése vagy legalább semlegesítése jelentősen több munkát követel, mint a vitorlázó előképzésben soha nem részesült teljesen kezdő, ugyanolyan fokra való nevelése.

Ahelyett, hogy ennek az állításnak alaptalanságával foglalkoznánk, úgy véljük, mindjárt kihúzhatjuk a kérdés méregfogát, ha rámutatunk arra a lehetőségre, miszerint a motornélküli repülés gépeinek tulajdonságait olyan mértékben tehetjük a motoros gépekéhez hasonlóvá, hogy nemcsak megközelíti, de kiegészíti a motoros géppel szemben megkövetelt tulajdonságokat.

A kívánalom kézenfekvő és jogos is. Ugyanaz a viszonylat áll fenn esetünkben, mint a kerékpár és motorizált válfaja, a motorkerékpár között. Sem a kormányzás, sem az egyensúlytartás, de még az ülés és helyezkedés módja sem lehet más a vitorlázón, mint a motoros gépen s ha a motor beállításával adódó állandó húzóerő és velejáró sebességtöbblettől eltekintünk, minden egyéb tulajdonság tekintetében azonos kívánalmakkal kell számolnunk ahhoz, hogy a kettő egymás kiegészítője legyen. Lássuk tehát, melyek azok a kívánalmak, amelyeknek áthidalása a kívánt eredményre vezet.

A Magyar Aero Szövetség megbízásából tavaly ősszel németországi tanulmányi úton járt bizottság, amely a főbb vitorlázó központokat, így elsősorban a rhöni Wasserkuppet, Hornberget és Zell am Seet kereste fel, a német vitorlázórepülés szervezetének és kiképzési módszereinek lelkiismeretes tanulmányozása során arra a megállapításra jutott, hogy a németek a tőlük megszokott alapossággal már kikísérletezték és alkalmazták azokat a módokat, amelyekkel a motoros repüléssel való azonosságot legjobban megközelíthették.

Az ott szerzett tapasztalatok figyelembevételével elsősorban a kormánykezelés ösztönössé tételének új módját kell alkalmaznunk. Az eddig alkalmazott rendszer mellett az oktató a siklógépet súlypontjában alátámasztatta, aztán előbb szándékolt, majd kiegyensúlyozó kormánymozdulatokat végeztetett a növendékkel. Ennek a rendszernek hátrányát, hogy a kormányhatások elégtelenek vagy túlzottak, illetve megkésettek vagy elsietettek, küszöböli ki a súlypontjában állványra függesztett és a benne ülő súlyának megfelelően kitúrázható ingagép, amely 4—5 m/sec. vagy ennél erősebb széllel szembe állítva, tökéletesen kormányozható, éspedig a kormányhatások valóságos mértékével, ami gyakorlatilag abban nyilvánul, hogy az ingások ellensúlyozásához szükségelt kormánymozdulatok semmivel sem nagyobbak, mint a valóságban. Mindössze a termézeténél fogva lustább oldalkormányhatást kellett felfokozni, az oldalkormány síkjának 1:2 arányú megtoldásával. Ennek a készüléknek a segítségével a növendék tökéletesen azt a benyomást nyeri, mintha siklana s mert az elvétett kormánymozdulatok visszahatása sem késik, azonnal látja hibás mozdulatainak következményeit s helyesbítésének megnyugtató eredményét is.

Kétszer 10 perc elegendő, hogy a növendék a kellő gyakorlatot megszerezze. Ezzel a felkészültségével elkerüli azt, hogy durvább tévedésekkel törést okozzon, de azt is, hogy a csűrő és oldalkormányok harmónia nélküli működtetésével zavart keltő helyzetet teremtsen. Mindig hangoztattuk, hogy a törés nem feltétlen kelléke, vagy járuléka a repülésnek s ha egyesek előszeretettel hangoztatják, hogy „csak az tör, aki repül", megfeledkeznek róla, hogy felfogásukat a róka és a szöllő ismert meséje éppen olyan jól kifejezi.

A vitorlázásra megérett és harmadfokú vizsgáját letett növendék tulajdonképpeni átképzését a repülőgépvontatásban való repülés biztosítja, mert ennek során jut el a kormánykezelésnek és gépvezetésnek ahhoz a módjához, amely legjobban közelíti meg a motoros gép vezetésének kívánalmait. Mint tudjuk, a magas futóművén és alacsony farokcsúszóján helyben álló motoros gép megindulásakor olyan állásszögben halad az áramlással szemben, hogy abban felgyorsulni s a felületekre ható túlzott ellenállást legyűrni képtelen. A magassági kormánnyal tehát fel kell emelnünk a törzs mélyen lógó végződését, miáltal a vízszintesre kényszerített törzzsel együtt a felületek állásszögét is csökkentettük. Az így csökkent ellenállás mellett gépünk mostmár felgyorsulva, keréken gurul mindaddig, míg a szükséges felhajtó erő a felemelkedés lehetőségét megteremtette. Ekkor a magassági kormánnyal lassan felvesszük, helyesebben elhúzzuk a talajtól a gépet, — szabályosan motoros startot végeztünk.

Ezt az indítást, tehát a start műveletét a lejtővitorlázó sohasem végezhette, mert a gumikötél lendítőereje úgyszólván szántalpáról emelte, illetve lendítette magasba a gépet, amely itt másodpercek alatt érte el a lebegéshez szükséges sebességet. Már jobban megközelítette a start kívánalmát a gép csörlővontatásból való indítása, de legjobban a motorosgéppel való felvontatás során végezhető szabályos „motoros start", aminek érdekében gyakorló vitorlázó, tehát vontatásra engedélyezett

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap javára megküldött 1914. év május, június hóban — adományokat a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az alábbiakban köszönettel nyugtázza.

Miháld körjegyzőség 100.— P, idb. Petráss László, Bp. 100.— P, Porcsin Gyula, Derecske 7.— P, Vencsellő község 50.— P, Oszkó község 100.— P, Bese János, Kassa 10.— P, Salgótarján város 100.— P, Lajoskomáromi Hangya Szövetkezet 100.— P, Ménesi József, Bp. 10.— P, Tatabánya község 1000.— P, Virág János, Bp. 5.— P, Látrányi József, Bp. 5.— P, Bodnár János, Him. 49.90 P, Hangya Szövetkezet, Szamosszeg 50.— P, dr. Balogh László tart. zls. 34. honv. pótzlj, Székelyudvarhely 30.— P, Csátalja község 40.— P, Kaposvár város 1638.23 P, Evang. Gyülekezet, Pogányszentpéter 20.— P, Bese János, Kassa 10.— P, Kuti János, Izsák 20.— P, Szarvasi Malomszövetkezet, Szarvas 50.— P, Porcsin Gyula, Derecske 7.— P, dr. Bencsik Imre, Kopáncs 140.— P, vitéz Csepreghy Béla alezredes, Bp. 300.— P, Nagybátony község 470.— P, Alsólánc Hangya Szöv. 40.— P, Körösszakál község 10.— P, Körösszegapáti község 220.— P, Geszt község 20.— P.

gépeinket kerékkel kellett ellátnunk. Ennek a kívánalomnak jegyében történt a Pilis átalakítása, illetve központi kerékkel való felszerelése.

A hasonulás második kívánalma a vitorlázó gép repülési tulajdonságainak a motoroséval való egyeztetésében nyilvánul. Tudjuk, milyen különbség van a motoros és vitorlázógépek siklószáma és merülési sebessége tekintetében. A motornélküli gép könnyed építésénél, valamint a vele szemben támasztott követelményeknél fogva olyan kis felületi terheléssel repül, hogy siklóképessége messze felülmulja a legjobb motoros gépekét is. Míg a legrosszabb siklószámú Zögling is 1:10 arányban siklik, a legjobb siklószámú motoros gép sem tud leállított motorral 1:8 siklást felmutatni, nem beszélve arról, hogy a teljesítménygépek 1:25—35 siklószámával szemben, a korszerű s igen nagy felületi terhelésű motoros hadigépek kis sebességű siklósebessége alig haladja meg az 1:4 arányt.

Mindebből nyilvánvaló, hogy a haderőn kívüli kiképzésben alkalmazott gépek siklószámát jelentősen le kell csökkentenünk, a gépek siklóképességét tehát lerontanunk, hogy azok viszonylag semmivel se képesíttessenek jobb siklásra, mint amilyen a hasonló kategóriájú motoros gépektől várható. Igy azonos körülményekhez és adottságokhoz szoktatjuk a növendéket s nem tesszük ki annak, hogy lapos sikláshoz szokottságában motoros sárkányával sebességvesztésbe kerüljön.

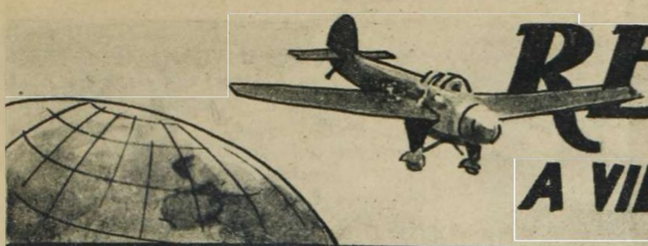
A hasonulás harmadik kívánalmát a motor jelenlétének feltételezése adja. Motoros géppel való indulásnál a balkéz felől elhelyezett gázkar előrenyomásával biztosítom az előrehaladáshoz igényelt húzóerőt, viszont a gáz elvételével (a gázkar hátrahúzásával) teszem lehetővé a gép siklását és a földre való visszatérését. A vázolt mozdulatokkal növelem, illetve csökkentem egyúttal a gép sebességét is.

Ezt a lehetőséget kell biztosítanunk a vitorlázórepülő részére is, amit féklap alkalmazásával érünk el. A motorosgép gázkarjához hasonlóan itt is balkéz felől helyezem el a féklapot mozgató kart, amelynek működtetése ugyanolyan szektoron és mértékkel történik. Ha motoros géppel le akarok szállni, le kell vennem a gázt, hogy gépem siklásra legyen kényszeríthető. Ugyanezt a mozdulatot végzem a féklapkarral, mire a féklapot kiemelem s a gépet erős merülésre, illetve siklásra kényszerítem. Ha motoros gépen „rövidre" jöttem, gázfröccsöt kell adnom, hogy motorom segítségével ellapositsam a siklás szögét, vagyis előbbre jussak. Ugyanezt teszem most vitorlázógépemmel is, mikor a kar előrenyomásával a féklapokat bevonom s a merítőhatás megszüntére gépem újra laposan siklik, mintha — gázt adtam volna.

Ime, itt a hasonulás teljesülése, a gázkarszerűen mozgó féklapkar működtetésével előidézett siklószögváltoztatás, a leszálláshoz való helyezkedés tudatos és magától értetődő elősegítése.

Ezzel a két eszközzel, a kerékkel és féklappal, amellyel az új Pilisek kerülnek a haderőnkívüli repülés szolgálatába, megoldást nyert a motorosjellegű fel- és leszállás (hárompontleszállás), valamint a motorral segített helyezkedés kérdése s az előképzés új fejezetet nyit az átképzésben való boldogulás útján. Ha majd a háború befejezése után újra felvirágzó sportrepülés nagytávlatú adottságai nyílnak meg a repülés hívei előtt, nem lesz szükség a segédeszközök használatára, s lehet, hogy csak leírások őrzik meg emléküket. Amíg azonban az anyaggal idővel és pénzzel való okszerű gazdálkodás kívánalma áll előtérben, minden eszközt meg kell ragadnunk, hogy az ifjúság kiképzésének sikerét és az utánpótlás folyamatosságát biztosítsuk.

vitéz Hefty



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

A július elején lezajlott légiharcok idején egy »Liberator« bizonytalan mozdulatokkal, láthatólag nehézkesen közeledett egyik repülőterünk felé. A szóbanforgó repülőtér gépei bevetésen voltak, csupán egyetlen vadászgép volt odahaza, az is sántán, mert a futószerkezetét nem lehetett rendesen mozgatni. Éppen javították. Az alakulat parancsnoka, aki a repülőtéren tartózkodott, azonnal abbahagyatta a javítási munkát, ledobatta a pótbenzintartályt, beugrott a gépbe és a sánta masinával utána iramodott a négymotoros amerikainak. A gép közben némi egérutat nyert, de Celldömölk közelében mégis sikerült a vadásznak utólérni és rövid légiharc után ártalmatlanná tenni.

*

A japánok a repülőterek gurulópályáit, különösen a trópikus vidékeken, nyersgumiréteggel borítják. A szükséges területeket előbb lehengerelik, majd kőzúzalékkal fedik. Efölé jön a nyersgumiréteg. Ez a megoldás mérsékelt hőmérséklet mellett jól beválik, de ha felmelegszik, kipárolgása szinte elviselhetetlen.

*

A Svédországban gyártott SAAB B—18-mintájú kétmotoros közepes bombázókat ezentúl 14 hengeres Pratt & Whitney »Twin Wasp« csillagmotorok helyett a német Daimler Benz DB 605 mintájú, 12 hengeres, folyadékhűtéses motorokkal szerelik fel. Mindkét motortípust gyártani fogják.

*

Az RAF-nél küszöbön áll egy új, nagysebességű és teljesítőképességű vadászgép bevezetése — írja az angol sajtó híradásai alapján a német IDL. Az új gépet állítólag »Tempest« (vihar) névre keresztelik.

*

A szovjet repülőipar teljesítményének fokozása céljából új munkarendszerrel kísérleteznek. Az új rendszer abban áll, hogy egyes munkáscsoportoknak minden hó 20-ig kell végrehajtani az egész hónapra megszabott munkájukat, míg a hó hátralévő részében végrehajtandó többletmunkával a felső vezetés számára szükséges hadműveleti tartalék repülőgépeinek előállításával foglalkoznak.

*

Egy amerikai légügyi szakértő a »New York Times«-ben úgy nyilatkozott, hogy a német repülőgépek szerkezete sokkal egyszerűbb, mint az amerikaiaké, ami a németek részére ezen a téren előnyös helyzetet biztosít. A német repülőgépeknél a motoresetet sokkal rövidebb idő alatt végre lehet hajtani, mint az amerikai gépeknél. A német személyzet légzőkészüléke is elsőrangú — írja a »New York Times«.

*

A cápák elleni védekezés céljából, amelyek a tengerre leszállni kényszerült repülők életét veszélyeztetik, az angolszász repülők a csendesóceáni térségben akképp védekeznek, hogy mentőövüket olyan vegyi anyaggal szerelik fel, amely a vízben oldatba kerülve, a cápákat már messziről elriasztja. Ugyanezt használják Uj-Guinea folyóöbleinél krokodilok és alligátorok ellen is.

*

Érdekes oktatófilm került bemutatásra az angol repülőgépgyárakban, amely azt igyekszik feltüntetni a munkásság előtt, hogy a felületes munka milyen teljesítménycsökkenést idéz elő a repülőgépeken. A filmen légiharc látható egy német Fw. 190-es és egy angol Spitfire vadászgép között. Az angol gép sehogy sem tudja utólérni a németet, mert a gép meg nem felelő gyártási kivitele következtében előírásszerű sebességéből hiányzik 40 km. A film befejező része bemutatja, hogy miképp dolgozik egy szakavatott munkás, ellentétben az avatatlan, felületes emberrel.

*

A repülőmotorok kezelésének elsajátítására mind a Rolls-Royce-, mind a Bristol-repülőgépgyár szakiskolát tart fenn. A Rolls Royce-gyár iskoláiban 30 főnyi oktatószemélyzet működik. A tanfolyamon eddig 10.000-en vettek részt a légierők és a haditengerészet tagjai közül.

*

Stokes és Hopkinson munkáspárti képviselők Churchillnek az angol parlamentben szemrehányásokat tettek az RAF-nek a német városok ellen végrehajtott terrortámadásai miatt, amelyek az angol népre sem tesznek jó benyomást.

*

A brit vadászerők parancsnokságának helyébe Nagy-Britannia légvédelmi parancsnoksága (A. D. G. B. = Air Defence of Great Britain) lépett. Az új légvédelmi parancsnok Roderic Maxwell Hill repülőtábornagy, aki Anglia egész légvédelméért felelős. A bombázó alakulatok oltalmazására kirendelt vadászalakulatok nem tartoznak alá.

*

Hollandindiai repülőkből holland repülőegység alakult a brit haditengerészet légierőinek kötelékében. A repülőszemélyzet hollandokból, a földi személyzet pedig hollandokból és angolokból áll. »Swordfish« mintájú gépeik vannak, amelyeket főleg a búvárhajók elleni küzdelemben használnak fel — írja a német IDL.

*

Franciaország 1944. évi légügyi költségvetése 2.227,435.000 francia frankot tesz ki.

*

A kiselejtezés előtt álló Short »Sunderland« vízirepülőgépeket Ausztráliába küldik az angolok, ahol a búvárhajók elleni védelemben használják fel azokat.

*

Egy Avro »York« szállítórepülőgép, amint a német IDL beszámol róla, 3600



kg hadianyagszállítmánnyal 41 óra 25 perc alatt tette meg a 11.000 km-es utat Angliától Ujdelhiig. Levegőben eltöltött ideje 31 óra volt.

*

A kanadai légierők eddig kereken 10.000 embert vesztettek. Ezek egyharmada biztosan, egyharmada pedig valószínüleg repülő halált halt. A harmadik harmad részint fogságba, részint ismeretlen sorsra került.

*

A vadászbombázó gyanánt használt amerikai Republic P—47 mintájú együléses 3 egységben (a szárnyak és a törzs alatt) 900 kg bombát visz.

*

Svédország megszerezte a német Bü 181 Bestmann-mintájú iskolarepülőgép gyártási jogát. Az első példányt nemrégiben szállította le a svéd légierőknek az északsvédországi Hägglund och Söner-gyár.

*

A LAGG—3 mintájú szovjetorosz vadászegyülésesből, amelyet Lavacskin, Gorbunov és Gudkov szerkesztett, Lavacskin egy új, javitott kivitelü vadászegyülésest szerkesztett: a LA—5-öt. Az új gépben a régi, 1100 lóerős folyadékhűtéses motor helyett 1600 lóerős kettős csillagmotor van beépítve.

*

A Mexikóban létesítendő repülőüzemanyaggyár részére egy amerikai tőkecsoport 10.000.000 dollár készpénzhitelt biztosított, az Egyesült Államok kormánya pedig kötelezte magát arra, hogy a gyár termékeit 1950-ig átveszi.

A nyugatafrikai Nigeriában az angolszászok 30 repülőteret építettek ki. Ezek a repülőterek a délatlanti hajókaravánok biztosításához elengedhetetlenül szükséges légi támaszpontok, azonkivül fontos szerepet játszanak a Kelet-Afrika és Közép Kelet felé történő amerikai légi utánpótlási szolgálat lebonyolításában is.

*

A 6000 kg-os angol repülőbombákat csak kivételes esetekben, nagyfontosságú ipari központok ellen alkalmazzák. Ledobni csupán célzott vetés útján szabad. Ezt a nagysúlyú bombát egyedül a 7000 kg teherbírású, négymotoros Avro »Lancaster«-en tudják szállítani. Limoges francia ipari központ bombázásánál az egyik Avro »Lancaster« 650 km-t repült a kiindulási repülőtértől a célig egy 6000 kg-os bombával terhelten.

*

A svájci »Interavia« szerint Amerikában híre jár, hogy nemcsak Németországban, hanem Amerikában is szó van rakétarendszerű vadászrepülőgépek alkalmazásáról. Mivel az amerikai szerkesztésű rakétavadászok repülési távolsága erősen korlátozott és esetleges alkalmazásukat inkább egyéb tulajdonságaik indokolják, alkalmazásuk csak védelmi vadászként jöhet számításba. (A hír még megerősítésre szorul.)

*

A »Flight« szerint újabban nagy súlyt vetnek Angliában a zuhanóbombázó kiképzésre, amely Curtiss A—25 »Shrike« mintájú gépeken történik.

Repülő BAJTÁRSAK

CZILLEI GÉZA REGÉNYE.

(3)

Lelassult a vonat rohanása is, nehezebb lett a mozdony sistergő lihegése. Mindig erősebben hallatszott a távoli moraj, mindig többször futott fel az égre a vakító fény. Néha mintha a föld is megremegett volna... Mintha hatalmas szív dobolt volna benne lázasan, szabálytalanul. Közeledett, egyre jobban közeledett a front...

II.

Úgy borult rá az ég a látóhatár peremére, mint valami hatalmas, csillagdíszes kupola. A szélén még kíváncsian visszanézett a hold és bágyadtan öntötte el az erdő fáinak koronáin ezüstös sugarát. Mintha valamire várna.

Az erdő felől sötéten óvakodott elő a nyirkos, hideg pára. Mind feljebb szállt, mind sűrűbb lett s végül annyira összegyűlt, hogy eltakarta a kíváncsi hold bámész sarlóját.

A híradó-sátorból bágyadt fény szüremlett ki. Amikor valaki kijött, elsárgult a környéke egy pillanatra, de aztán még nehezebb lett utána a sötét.

Bogdán szakaszvezető tenyerére támasztotta állát s minden figyelmét a már sokszor elolvasott, szakadtszélű regénynek szentelte. Szinte kidülledt a szeme, amikor a sorokat falta s nagy figyelmében elfeledte továbbszívni a cigarettáját.

Éppen fordítani akart, amikor halk búgással megszólalt a telefon.

— Felderítő század, távbeszélő ügyeletes... — jelentkezett be sietve és félretólta maga elől a kopott könyvet.

— ...Igen, azonnal írom... — mondta és kezébe vette a ceruzát. Egy pillanatig még figyelt, aztán nehezéket tett a papír szélére és írni kezdett.

— „...falu térségében felderítendő az ellenséges csapatmozgás... a gép pirkadat előtt úgy induljon,... hogy a jelentés 9 órára érkezzen be... Osztályparancsnokság..."

Azután visszaolvasta a távmondatot és átküldte az ügyeletes tisztnek.

Nemsokkal ezután egy árnyalak bukdácsolt a tiszti sátrak felé. Az egyiknek fellibbentette az ajtólapját és belépett. Figyelt, hogy honnan hall hangot. Aztán kinyujtotta a kezét.

— Főhadnagy úr... — suttogott az ügyeletes bizonytalan hangon — Főhadnagy úr...

Cserkuti hirtelen felhorkant.

— Mi az, ki van itt?

— A százados úr kéri a főhadnagy urat... bevetés lesz... !

Cserkuti szeméből kiment az álom. Nehezen szokta ugyan meg a sátor sötétjét, de mégis csak megtalálta ruháját és sietve öltözni kezdett. A küldönc meggyujtotta az üveg nyakába erősített gyertyát és odaállította az asztalra. A pislákoló lángocska jobbra-balra ingott és torzított árnyékot rajzolt a sátor falára.



— Távmondat jött? — kérdezte Cserkuti öltözés közben.

— Igen, főhadnagy úr, — mondta a legény. — Szepesy zászlós urat is elmentek felkelteni.

Cserkuti bólintott. Már hosszabb idő óta volt beosztva hozzá a zászlós. Igen megszerette a jókedélyű, kedves fiút. Valahol Debrecen környékén lakott a zászlós és szívvel-lélekkel repülő volt. Helyén volt a szíve és nem ismert akadályokat a parancs végrehajtásában. Nyugalmas napokon gyakran ültek együtt a sátor mellett és hanyatt fekve a buja fűben sokáig nézték az égen a csillagokat. Valahogy mindketten rajongtak a szabad természetért, valahogy mindegyikbe szorult egy jó adag természetimádat.

Mikor Cserkuti szabadságáról bevonult, a zászlós ment ki elibe az állomásra. Kitörő örömmel üdvözölte, de Cserkuti hangulata valahogy nyomott volt. Máskor szívesen hallgatta a fiú oktalan csevegését, gyerekes tréfáit, de akkor, azon az érkezésen valahogy mégis éretlennek tartotta és úntatta a beszédje. Nem is válaszolt neki a kérdéseire csak bólintgatott.

Észrevette ezt a zászlós is. Feltűnt neki Cserkuti változása, de óvakodott az okát kérdezni. Csak amikor már vagy két nap telt el a megérkezés óta s a főhadnagyot újból hatalmába kerítette a repülőtér megszokott, soha nem változó derűs hangulata, érdeklődött óvatosan a szabadsága alatt történtek után.

Akkor is kint hevertek a sátor előtt s a legénységi szállások felől harmonika hangját hozta el hozzájuk az esti szellő. Ismerős, otthoni dallamok voltak es Cserkuti önkéntelenül felsóhajtott.

Szepesy felkönyökölt fektéből és lopva rásandított a főhadnagyra.

— Bandi, ne haragudj, szeretnék kérdezni tőled valamit.

A főhadnagy nem nézett rá a fiúra, hanem hasra fordult és körülményesen tépegette a fűszálakat. Egyet szájába vett és rágni kezdte.

Szepesy még várt egy kis a választ.

— Mit akarsz? — fordult csendesen feléje Cserkuti, amikor látta, hogy nem térhet ki a kérdések elől.

— Nem akarok beavatkozni a magánügyeidbe, de tudod, az embernek néha jobb, ha valami nyomja és van akivel közölheti. Hidd el, könnyebb a teher, ha ketten viselhetik...

Cserkuti vállat vont.

— Ha úgy gondolod, hogy talán bizalmas természetű ügyed van, akkor természetesen... csak azt gondoltam... — kereste a szavakat.

— Na, kérdezz már, mit akarsz? — mosolyodott el bátortalanságán.

— Gondolom, a szabadságod alatt történt veled valami. Megváltoztál, mióta visszajöttél. Talán valaki beletévedt az életedbe a szabadság alatt es most... hm...

Cserkuti felült és cigarettát vett elő. Rágyujtott és maga ele fújta a füstöt. Talán a sejtelmes éjszaka volt az oka, talán a zászlós közvetlen hangja, nem tudta volna megmondani. Szépen sorjában elmesélte pesti kalandját. És amikor elbeszélésében a búcsúzáshoz ért, a zsebébe nyult és óvatosan előhúzott egy csöppnyi, magyar ruhába öltöztetett figurát.

— Ezt kaptam tőle búcsúzáskor, — mutatta Szepesynek. — Talizmán. Bár nem hiszek az ilyesmikben, de tudod, az ember valahogy mégis csak hajlamos a babonák felé. Azt mondta, hogy ez majd megőriz... Mikor kinevettem emiatt, akkor magyarázta meg, hogy ... szóval úgy körülírta, hogy nem magamnak, hanem őneki fog megőrizni. És hát ezért hordom azóta mindenhova magammal ezt a kis magyar babát...

Szepessy bólintott.

— Később sem kérdezted meg tőle mit akart a megismerkedéskor elmesélni?

Cserkuti tagadóan ingatta a fejét.

— Gondoltam rá többször is, de nem kérdeztem. Talán jobb is így. Hátha olvasmit mondott volna, ami...

— Asszony? — kérdezte Szepesy.

— Nem, dehogy asszony...

— Talán menyasszony? — tudakolta tovább a zászlós.

Cserkuti elgondolkodott. Előtte is felrémlett sokszor ez a feltevés, de igyekezett mindig elhessegetni magától a gondolatot.

— Hátha menyasszony és azt akarta neked mondani? Mert ez nem is olyan veszélyes dolog! Elvégre az eljegyzés még nem esküvő! — erősködött a zászlós.

Cserkuti ebbe aztán belenyugodott. Ettől kezdve mintha valóban megkönnyebbült volna. Mintha tényleg nem kínozták volna úgy a nehéz gondolatok. Akkortól kezdve úgy érezte, hogy még közelebb került hozzá a zászlós. Már nemcsak bajtársa, beosztott tisztje, hanem barátja volt a fiú.

— Megvan minden, főhadnagy úr? — kérdezte a küldönc, amikor menni készült a gazdája,

— Minden megvan. Gyerünk, — mondta Cserkuti és az asztalról, a avertya mellől zsebébe tette a magyar babát.

A legény elfujta a gyertyát, a vállára kanyarította Cserkuti bőrruháját és megindultak a parancsnoki sátor felé.

A zászlós ép akkor lépett ki a sátorból, amikor előtte mentek el.

— Na, Béla, belelőttek az alvásunkba — kiáltott rá a főhadnagy.

A zászlós álmosan dörzsölte meg a szemét, aztán cigarettára gyujtott.

— Na, majd holnap pótoljuk, — mondta közömbösen.

— Remélem, igen...

Horváth százados már várta őket. Amikor beléptek a sátrába és jelentkeztek, helyet mutatott nekik.

— Vegyétek elő a térképeteket — mondta és maga is odahajolt az asztal fölé kiterített mappára.

— Parancs jött az osztálytól, hogy fel kell deríteni ebben a térségben történő csapatmozgásokat. Valami kirakás történik ott. Nagyon magasra nem mehettek, viszont a földi elhárítás meglehetősen erős. Fényképezni nem tudtok még, nyissátok hát jól ki a szemeteket. Félóra mulva indulni kell, hogy még időben visszaérjetek. A saját csapatokat értesítem az átrepülésetekről. Az ismertető jel mára egy fehér és három zöld csillag a rakétából...

Cserkuti és a zászlós a térkép fölé hajoltak. Berajzolták a felderítendő területet.

— Van valami kérdezni valótok? — mondta a százados.

— Nincsen semmi, százados úr.

— Akkor hát induljatok. Szervusztok... — nyujtotta búcsúzásra a kezét.

Feszesen tisztelegtek és kiléptek a sátorból.

A repülőtér szélén már halkan duruzsolt a gép motorja. Néha nagyobbat robbant és ilyenkor vastag lángnyelveket lökött ki

A szerelő rájuk segítette a bőrruhát, azután mindketten bemásztak a gépbe.

— Motorpróbát tartok — szólt hátra a szerelőnek Cserkuti.

Mindkét lábbal belelépett a fékbe és erősen magához húzta a magassági kormányt. Aztán fokozódó mozdulattal nyomta be a gázadagoló kart.

A motor bőgni kezdett és laposra paskolta a levegő a gép mögött a magas füvet. A gép remegett egész testében. Mintha a visszatartott, hatalmas erő rezegtette volna meg a törzsét. Ugy reszketett, mint a nemesvérű paripa.

Cserkuti éberen figyelte a fordulatszámlálót. Átkapcsolta a gyujtást, aztán lassan levette a gázt.

— Kész vagy? — kiáltott hátra a figyelőnek.

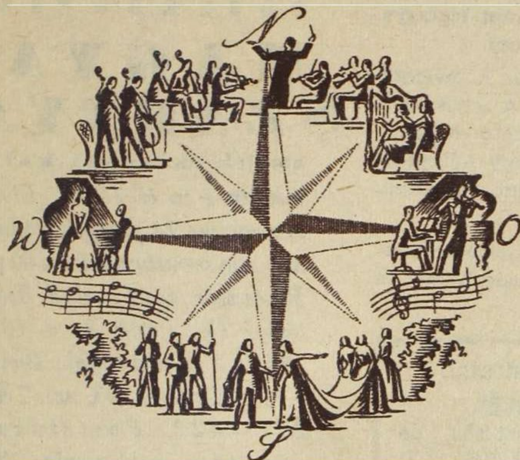
— Igen...!

— Indulunk...!

Lassan, lomhán állt be a gép a szélirányba. Cserkuti egy pillanatra felnézett az égre, kissé összehúzott szemmel kémlelt előre a repülőtér sötétségébe aztán benyomta a gázt.

És újból felbőgött a motor. Harsogva szaggatta a légcsavar a levegőt s a gép egyre fokozódó sebességgel fúrta bele magát a hajnali éjszaka nyirkos párájába.

(Folytatjuk)



Az európai hangverseny

(Das europäische Konzert)

Ünnepélyes és fenséges szimfóniát Európa szívéből, romantikus operát délről, északról melankólikus hangkölteményt, délkeletről tüzes rapszódiát, vagy halk balettszvitet a nyugatról: — tehát az összes európai zenealkotásokon át az európai zenealkotásokon át az európai zenekultúra keresztmetszetét nyújtja a német Európa-adó új műsorsorozata:

„AZ EURÓPAI HANGVERSENY".

A nagynémet rádió feladatául tűzte ki, hogy Európa minden részének kultúráját — amely leginkább a zenében nyer kifejezést — ápolja és terjessze. Ennek az új adássorozatnak minden előadását valamely európai ország számára adják. A különböző nemzetiségű kitünő világhírű karmesterek és szólisták közreműködése igen nagyhatású és magasnívójú előadásokat tesz lehetővé. Olyan nevekkel találkozunk ebben az előadássorozatban, mint: Furtwängler, Mengelberg, Perlea, Haapanen, Matacic, Dohnányi, Georgescu és sok más.

„Az Európai hangverseny" című adást minden szerdán hallhatjuk 22 óra 30 percig (német nyári időszámítás) az Alpesiadón (Alpen-Sender) a 338.6 méteren.

Szerkesztői üzenetek

Fehér Emil, Kecskemét. 1. Valóban, a képen látható gépek bombázók és nem vadászok. 2. A Heinkel bombázó egyik továbbfejlesztése lehetett a látott gép. 3. Valószinüleg valamelyik kétmotoros Dornier bombázót látta. 4. Teljesen kizárt dolog a földi beszélgetések kihallgatása, mert a gépszemélyzet fejhallgatóin csak a fedélzeti telefon és gépek közti rádióadás hallható.

Vladár János, Budapest. A REPÜLÉS ABC-JE 30—40 P közötti összegbe fog kerülni. Pontos ára felől egyelőre még nem tudunk felvilágosítást adni.

Ripszám János, Torjánc. Sajnos, nincs módunkban a kérdésre felvilágosítást adni

Szólás Nándor, Pápa. 1. A bombázók üzemanyaga benzin. 2. A túlterhelt szállítógép felszállásánál valóban használnak segítő rakétákat. 3. A ricinusolaj nem üzemanyag, hanem kenőanyag, mégpedig ezek közül a legjobb.

Gelányi Irén, Pestszentlőrinc. A bombázógép típusa Caproni Ca. 135. Két motorral repül, legnagyobb sebessége 400 km/óra körül van.

Diószegi Leventerepülőmodelező Szakosztály. A kért cím: Veszprém, Repülőtér.

Flettner Gyula, Gödöllő. A látott gép a Blohm Voss BV 141 részaránytalan repülőgép volt.

Szmolnik János, Nyiregyháza. 1. Az akadémia Kassán van, pontos címe: Horthy István Honvéd Repülő Akadémia. A felvétel részletei iránt leghelyesebb ezen a címen érdeklődni.

Papp Sándor, Szolnok. 1. A levelezőlapsorozat 4 darabból áll. A teljes sorozat ára 2 pengő. Beszerezhető szerkesztőségünkben utánvéttel vagy készpénzfizetés ellenében. 2. Minden valószinűség szerint lesz.

Ifj Moldován János. A Gerle nem repült Hirth-motorral, hanem WM- és Siemens-motorral.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre ***24 pengő.*** *Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára* ***1 pengő.*** *Szerkesztőség: IV. Petőfi S. u. 16. Tel. 187-323. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



443980. — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása Felelős: Kárpáti Antal igazgató

repülő-üzemanyag



FANTO EGYESÜLT MAGYAR ÁSVÁNYOLAJGYÁRAK R. T.

MAGYARORSZÁGI **VACUUM** OLAJÜZEMEK A M. KIR. KINCSTÁR HASZNÁLATÁBAN

PÉTI NITROGÉNMÜVEK R. T.



SHELL KŐOLAJ R. T.

gyártmányait forgalomba hozza a



magyar aerobenzin r.t.

Budapest, V, József nádor-tér 7, tel. 387-137. Közforgalmi repülőtér, tel. 458-519